

# **HENKILÖLIKENNESELVITYS**

Riihimäen kaupunki



Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Riihimäki, Tulevaisuuden liikennejärjestelmät

31.7.2018

Helena Virtanen

## Tulevaisuuden liikennejärjestelmät Riihimäki

---

<b>Tekijä</b>	Helena Virtanen	<b>Vuosi</b> 2018
<b>Työn nimi</b>	Henkilöliikenneselvitys	
<b>Työn ohjaaja</b>	Nina Karasmaa	

---

### TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyö on tehty Riihimäen kaupunkikehityksen toimialueeseen kuuluvan kaupunkitekniikan vastuualueen toimeksiannosta. Työtä on ohjannut kaupungin puolelta liikennetekniikan asiantuntija Kimmo Männistö. Opinnäytetyö toimii taustaselvityksenä tuleville henkilöliikenteen kilpailutuksille Riihimäen kaupungilla.

Lähtökohtana tälle työlle oli Riihimäen kaupungin henkilökuljetusten kokonaisvaltainen kartoittaminen ja mahdollisten uusien ratkaisujen löytäminen niiden järjestämiseksi sekä kustannussäästöjen aikaansaaminen. Tämän työn pääpaino on säännöllisesti toistuvissa koulukuljetuksissa ja sosiaalipalveluiden kuljetuksissa, paikallis- ja kaukoliikenne on rajattu pois tästä työstä.

Tässä opinnäytetyössä on esitetty Riihimäen kaupungin henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen nykytila perusopetuksen- ja sosiaalihuollonkuljetusten osalta ja perusteita, jotka ohjaavat näitä kuljetuksia. Lisäksi tässä työssä on esitetty tarkasteluja kaupungin henkilöliikenteen kuljetusten järjestämisestä, kuljetusten yhdistämisen reunaehdoista ja arvioita niiden toteuttamisesta. Työn teoreettisessa viitekehityksessä kuvataan työn ajankohtaisuutta lakiuudistusten muuttuessa sekä toimintamalleja kuljetusten järjestämisessä.

Keskeisimpinä tuloksina olivat kaupungin kuljetusten nykytilan kartoittaminen ja sen pohjalta laadittu suunnitelma, miten kuljetukset voitaisiin järjestää jatkossa kustannussäästöjen aikaansaamiseksi.

**Avainsanat** Henkilöliikenne, koulukuljetus, kuljetuspalvelu (sosiaalihuolto)

**Sivut** 72 sivua, joista liitteitä 4 sivua

Traffic Management Systems of the Future  
Riihimäki

---

<b>Author</b>	Helena Virtanen	<b>Year</b> 2018
<b>Subject</b>	Passenger traffic survey	
<b>Supervisor</b>	Nina Karasmaa	

---

ABSTRACT

The thesis has been made in the area of urban engineering responsibility of Riihimäki City Development. The work was started in the autumn of 2017 and was completed in June 2018. The work has been directed by Kimmo Männistö, a traffic expert from the city. The thesis works as a back-up for future passenger traffic competitions in the city of Riihimäki.

The starting point for this work was the comprehensive mapping of the passenger transport of the city of Riihimäki and the finding of possible new solutions for their organization and the achievement of cost savings. The main focus of this work is on frequent school transport and the transport of social services, local and long-distance traffic are excluded from this work.

This thesis presents the current state of transport of passenger transport services in the city of Riihimäki for basic education and social welfare transportation and the criteria governing these transports. In addition, this work presents a review of the organization of transport of the city's passenger transport, the boundary conditions for the merging of transport and the estimates of their implementation. The theoretical framework of the thesis describes the topicality of the work as the legislative reforms change the operating models in arranging transport.

The most important results were the mapping of the current state of the city's transport and based on it a plan on how to organize the transport in the future to achieve cost savings.

**Keywords** Passenger transport, school transport, shuttle service (social welfare).

**Pages** 72 pages including appendices 4 pages

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Tutkimuksen tausta.....	6
1.2	Tutkimusongelma.....	6
1.3	Tutkimuksen tavoitteet ja työn rajaus .....	7
1.4	Teoreettinen viitekehys ja tutkimusmenetelmät .....	7
1.5	Lähtökohtien selvittäminen .....	8
1.6	Aineistot ja menetelmät.....	8
1.7	Toimeksiantaja ja suunnittelualue .....	8
1.8	Väestö.....	9
1.9	Termien ja käsitteiden määrittely .....	11
2	HENKILÖKULJETUSTEN JÄRJESTÄMISEN HAASTEET KUNNISSA .....	17
2.1	Yleistä .....	17
2.2	Lakiuudistukset muuttavat toimintamalleja .....	17
2.2.1	Liikennepalvelulaki .....	18
2.2.2	Taksijärjestelmän muutos .....	18
2.2.3	Maakuntauudistus ja liikennehallinto .....	19
2.2.4	Aluehallinto- ja sote- uudistus.....	19
2.2.5	Kanta-Hämeen maakunnallinen kuljetuspalvelukeskus.....	20
2.2.6	Lakiuudistusten vaikutuksista Riihimäellä.....	22
2.2.7	Trafi.....	22
2.2.8	Liikennevirasto.....	22
2.2.9	Virastouudistus.....	23
2.2.10	Toimivaltaiset viranomaiset .....	23
3	HENKILÖKULJETUSTEN NYKYTILA RIIHIMÄELLÄ.....	24
3.1	Avoin joukkoliikenne .....	24
3.1.1	Paikallisliikenne .....	24
3.1.2	Palvelulinja.....	26
3.2	Perusopetuksen kuljetuspalvelut.....	27
3.2.1	Yleistä.....	27
3.2.2	Peruskoulut Riihimäellä .....	28
3.2.3	Oppilaaksioton perusteet .....	29
3.2.4	Koulukuljetusten myöntäminen .....	30
3.2.5	Koulumatkan pituus .....	31
3.2.6	Koulumatkan vaarallisuus.....	31
3.2.7	Koulumatkan vaikeus tai rasittavuus.....	32
3.2.8	Koulukuljetusten järjestäminen .....	32
3.2.9	Koulukuljetusoppilaiden määrät .....	33
3.2.10	Koulukuljetusreittien sijainti .....	36
3.2.11	Koulujen väliset siirtokuljetukset erityistapauksissa.....	37
3.2.12	Koulukuljetusten aikataulut .....	38
3.3	Sosiaalihuollon kuljetuspalvelut.....	39
3.3.1	Yleistä.....	39
3.3.2	Vanhusasiakkaiden päivätoiminta.....	39

3.3.3	Kehitysvammaisten työtoiminta .....	40
3.3.4	Kehitysvammaisten koululaisten aamu- ja iltapäivätoiminta .....	40
3.3.5	SHL- ja VPL-kuljetuspalvelut .....	40
3.3.6	Kuljetuspalvelujen järjestämistavat .....	41
3.3.7	Julkinen liikenne .....	41
3.3.8	Vammaispalvelujen kuljetukset .....	42
3.3.9	Toimintakeskus Rivakan kuljetukset .....	42
3.3.10	Yksilöllisen opetuksen pienryhmä .....	44
3.3.11	Vanhuspalveluiden kuljetukset .....	45
3.3.12	Vanhusten päivätoiminta kuljetukset .....	46
4	TARKASTELUT .....	49
4.1	Tilaajan haasteita kuljetusten järjestämisessä .....	49
4.1.1	Kuljetusten suunnittelu ja organisointi .....	49
4.1.2	Kuljetusten yhdistäminen .....	50
4.1.3	Kuljetuskalustossa huomioitavia seikkoja .....	51
4.1.4	Aikatauluhaasteet .....	52
4.1.5	Asiakasmääriä eri kuljetusmuotojen mukaan .....	53
4.2	Tutkimusalueen kartoittaminen alueellisesti .....	54
4.2.1	Kuljetuspalvelujen jakaantuminen alueellisesti .....	55
4.2.2	Paalijärven suunnan liikenne .....	56
4.2.3	Herajoen ja Riutan suunnan liikenne .....	56
4.3	Henkilöliikenteen kustannuksia .....	56
5	TULOKSIA .....	57
5.1	Vastauksia tutkimusongelmiin ja kuljetussuunnitelma .....	57
5.1.1	Mitä henkilöliikenteen kuljetuksia kaupungilla on järjestettävänä? ....	57
5.1.2	Mihin kellonaikaan kuljetuksia on ja voidaanko niistä joustaa? .....	58
5.1.3	Kuljetettavien asiakkaiden määrät syksyn 2017 mukaan. ....	58
5.1.4	Millaista kalustoa kuljetuksissa tarvitaan? .....	58
5.1.5	Miltä alueilta kuljetustarpeet ovat? .....	58
5.1.6	Voiko kuljetuksia toteuttaa paikallisliikenteen syöttöliikenteenä? .....	59
5.1.7	Onko mahdollista yhdistää eri kuljetuksia keskenään? .....	59
5.2	Kuljetussuunnitelman lähtökohdat .....	60
5.2.1	Suunnitelman lähtökohdat koulukuljetusten osalta .....	60
5.2.2	Kuljetussuunnitelman lähtökohdat sosiaali- ja terveystieteiden osalta .....	62
5.3	Kuljetussuunnitelma .....	63
5.3.1	Kuljetusreitit .....	63
5.3.2	Autojen 1–4 aikataulut .....	65
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	67
6.1	Kuljetuspalvelujen yhdistäminen .....	67
6.2	Kuljetuspalvelujen palvelutason määrittäminen .....	67
6.3	Kustannussäästöjen aikaan saaminen .....	67
6.4	Pohdinta .....	68
	LÄHDELUETTELO .....	69

**Liitteet**

- Liite 1 Koulukuljetus/ Paalijärven suunta
- Liite 2 Yhdistetty koulu- ja päivätoimintakuljetus/ taajama
- Liite 3 Yhdistetty päivätoiminta- ja toimintakeskuskuljetus
- Liite 4 Yhdistetty toimintakeskuskuljetus ja avoin palvelulinja/taajama

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen tausta

Lähtökohtana tälle työlle oli Riihimäen kaupungin henkilökuljetusten kokonaisvaltainen kartoittaminen ja mahdollisten uusien ratkaisujen löytäminen niiden järjestämiseksi palvelutasosta tinkimättä ja samalla kustannussäästöjen aikaansaaminen kuljetusten järjestäjille. Henkilökuljetusten muutostarpeet ovat todellisia ja ajankohtaisia. Tämän työn pääpaino on säännöllisesti toistuvissa koulukuljetuksissa ja sosiaalipalveluiden kuljetuksissa, paikallis- ja kaukoliikenne on rajattu pois tästä työstä. Lähtötiedot olemassa olevista kaupungin kuljetustarpeista ovat syksyn 2017 mukaisia (määrät, paikat ja ajat).

Tutkimus liittyy vuoden 2019 Riihimäen kaupungin henkilöliikenteen kilpailutuksiin ja palvelutason parannukseen. Suurin osa Riihimäen kaupungin henkilöliikenteen sopimuksista, mukaan lukien paikallisliikenteen sopimus, päättyvät kesään ja syksyyn 2019. Kaikki kaupungin henkilökuljetukset on tarkoitus kilpailuttaa samalla kertaa, jolloin välttyään päällekkäisyyksiltä ja kokonaisuudesta saadaan nykyistä tehokkaampi.

## 1.2 Tutkimusongelma

Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma voidaan kuvata seuraavalla pääkysymyksellä ja tutkimusta ohjaavilla tarkentavilla alakysymyksillä:

- Mitä kaikkia henkilöliikenteen kuljetustarpeita Riihimäen kaupungilla on järjestettävänä?
- Mihin kellonaikaan kuljetuksia on ja onko kellonajoissa varaa joustaa?
- Kuljetettavien asiakkaiden määrät?
- Millaista kalustoa kuljetuksissa tarvitaan?
- Miltä alueilta kuljetustarpeet ovat?
- Voidaanko mahdollisesti osa kuljetuksista toteuttaa paikallisliikenteen syöttöliikenteenä?
- Onko mahdollista yhdistää eri kuljetuksia keskenään?

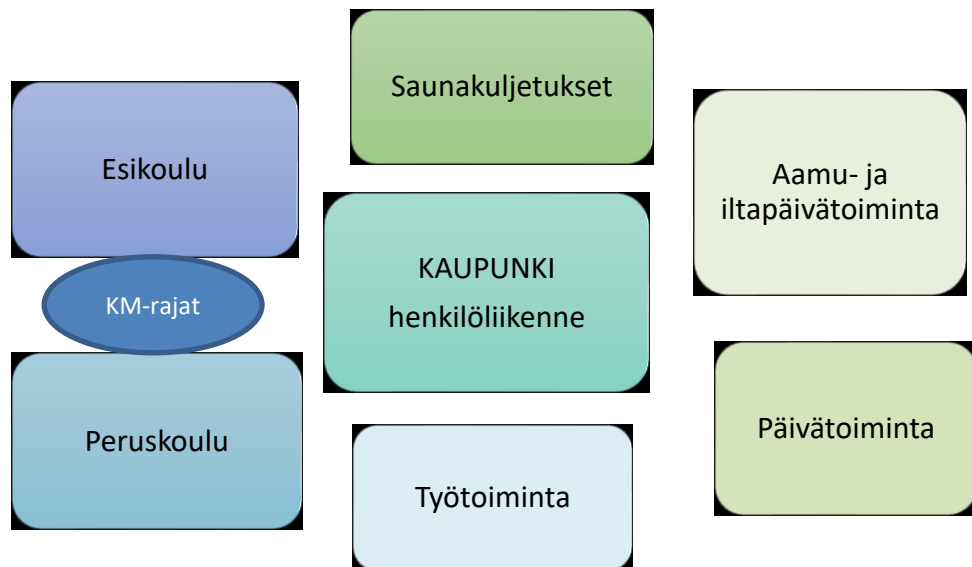
Työn tavoitteet lopputuotoksiksi olivat:

1. Selvitys kaupungin henkilöliikenteen kuljetustarpeista, niiden kellonajoista ja muista reunaehdoista.
2. Suunnitelma kaupungin henkilöliikenteen kuljetuksista, sillä tasolla, että siitä selviäisi, mikä auto ajaa mitäkin kuljetusta ja mihin aikaan.

### 1.3 Tutkimuksen tavoitteet ja työn rajaus

Työn tavoitteena on Riihimäen kaupungin järjestämien henkilökuljetusten kartoittaminen kokonaisuudessaan. Kaupungin eri toimijat ovat kukin tahollaan järjestäneet oman toimialansa kuljetuksia, mutta aikaisemmin ei ole kartoitettu kaikkia kuljetustarpeita kokonaisvaltaisesti. Kuva 1 hahmottaa pääpiirteissään, eri toimintoja, joissa kaupungin henkilökuljetuksia on järjestettävä. Yleisesti näiden kuljetusten välillä ei ole tehty kunnissa yhteiskoordinoitua. Tavoitteena on myös saada kattava nykytilanneselvitys Riihimäen kaupungin henkilöliikenteestä, avata henkilöliikennealan terminologiaa ja antaa kehitysehdotuksia henkilöliikenteen kehittämiseen.

Tutkimuksessa käsitellään Riihimäen kaupungin henkilöliikennettä. Tarkastelussa ovat mukana esi- ja peruskoululaisten kuljetukset sekä sosiaalitoimen säännöllisesti toistuvat vammais- ja vanhuspalveluiden kuljetukset. Alueellisesti työ on rajattu Riihimäen kaupungin alueelle. Lakiuudistuksia tutkitaan vain henkilökuljetusten näkökulmasta.



Kuva 1. Kaupungin henkilökuljetusten toiminnot.

### 1.4 Teoreettinen viitekehys ja tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen aihepiireiksi valittiin lakiuudistusten mukanaan tuomat haasteet henkilökuljetusten järjestämisessä kunnissa. Tutkimuksen teoriaosassa on pyritty hahmottamaan käsitteellisiä malleja, selityksiä ja rakenteita aiemman tutkimuskirjallisuuden pohjalta. Teoriatutkimus on toteutettu etsimällä tutkimusaihetta koskevia julkaisuja ja lakeja. Kenttätutkimus on tehty kokoamalla tutkimusaineisto harkinnanvaraisesti eri lähteistä ja analysoimalla niitä laadullisesti.



## 1.5 Lähtökohtien selvittäminen

Tutkimustyö aloitettiin opetustoimen esikoulu- ja koulukuljetusten ja sosiaalitoimen vanhus- ja vammaisasiakkaiden henkilökuljetusten lähtökohtien selvittämisellä ja nykytilan analyysillä. Analyysissä huomioidaan muun muassa liikennetarve ja sen ongelmakohdat, matkojen suuntautuminen ja ajankohdat. Nykytila-analyysin tavoitteena oli selvittää voisiko kuljetuksia hoitaa jatkossa aiempaa enemmän kaikille avoimella joukkoliikenteellä tai yhdistämällä eri toimialojen kuljetuksia.

## 1.6 Aineistot ja menetelmät

Lähtöaineistot saatiin mm. Riihimäen kaupungin sivistys- ja hyvinvointipalveluilta sekä sosiaali- ja terveystalvveluilta. Lisäksi aineistoa on myös kaupungin internetsivuilta. Tämä työ aloitettiin marraskuussa 2017.

Tutkimuksen lähtöaineistoiksi on koottu tietoa nykyisistä

- esikoulu- ja koulukuljetusmääristä
- eri henkilökuljetusten ajankohdista
- perusopetus- ja sosiaalihuoltolaista
- vammaispaalvelun kuljetustarpeista
- vanhuspaalveluiden kuljetustarpeista
- joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista

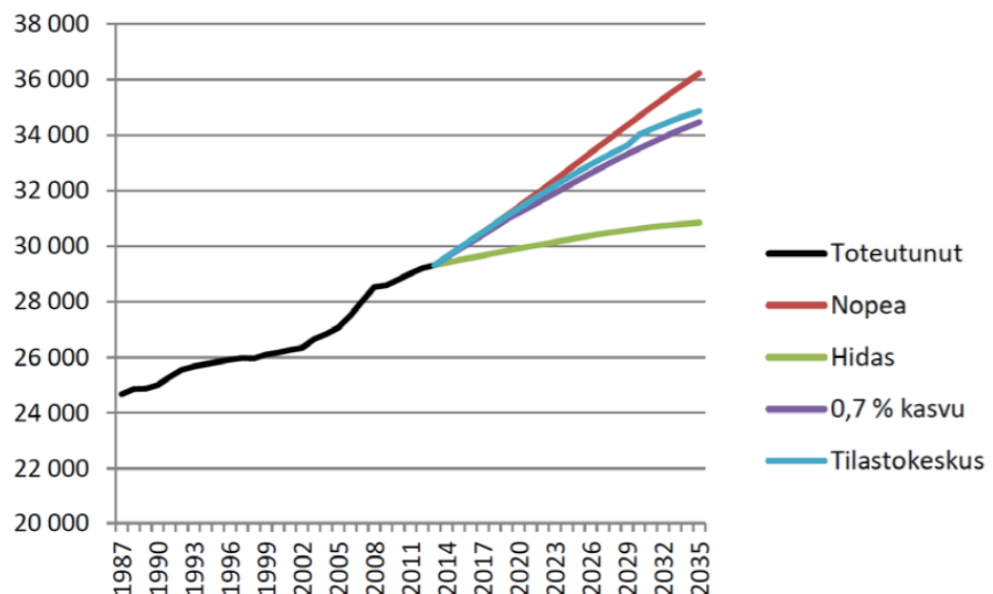
## 1.7 Toimeksiantaja ja suunnittelualue

Työn toimeksiantaja oli Riihimäen kaupunki ja suunnittelualueena on koko kaupungin alue. Työn tilaaja oli kaupunkitekniikan vastuualue.

## 1.8 Väestö

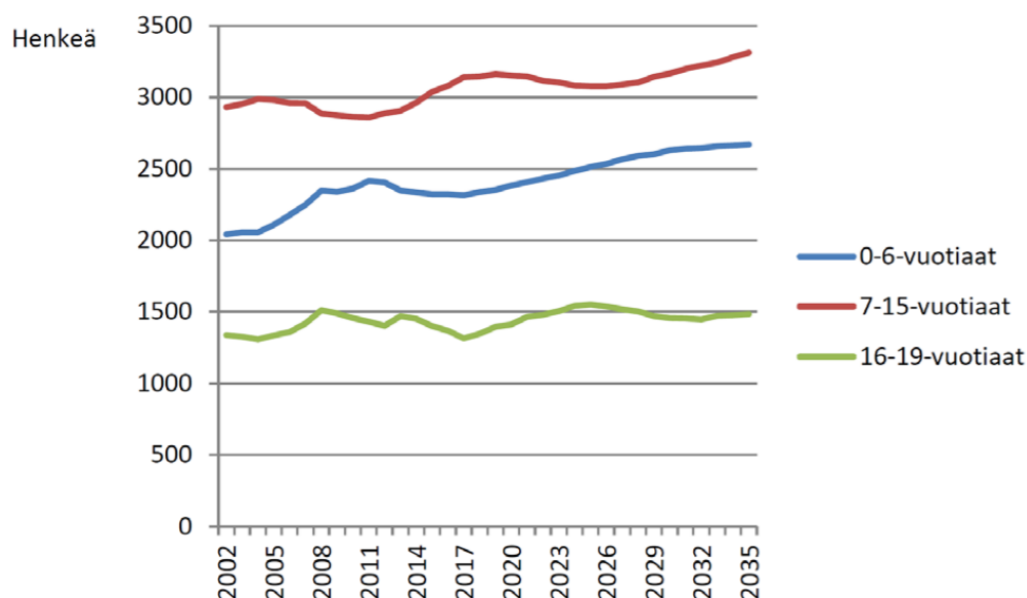
Väestörakenteella ja väestökehityksellä on tärkeä rooli kunnallisessa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Väestökehityksen, asuntomarkkinoiden, yritystoiminnan ja työmarkkinoiden taustalla vaikuttavat monimutkaiset taloudelliset ja demografiset prosessit, joiden ennustaminen on epävarmaa. Väestöennusteen 2014 – 2035 laatiminen konsulttityönä käynnistyi kesäkuussa 2014 ja lopulta kaupunginvaltuusto päätti 0,7 % väestön vuotuisesta kasvusta.

Riihimäen asukasmäärän kehitys on ollut positiivista viime vuosina, ja väestökasvun ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Kuvassa 2 on esitetty Riihimäen väestö vuodesta 1987 vuoteen 2035. Kuvassa 2 on esitetty väestökehityksen ennusteet, hitaasta kasvusta nopeaan kasvuun. Ennusteissa Riihimäen väestöstä on tehty kaksi projektiota. Ne ovat laskelmia, jotka kuvaavat väestökehitystä, kun tehdyt oletukset toteutuvat. Nopeassa vaihtoehdossa väestö kasvaa keskimäärin 1 % vuodessa, noin 36 000 asukkaaseen vuonna 2035, noin 6 900 hengellä eli 24%, kun lähtövuonna 2014 asukkaita oli n. 29 300. Väestöennustetta on tarkistettu 0,7 %:n vuosittaisen väestönkasvun mukaiseksi. Ennusteen mukaan väestö olisi noin 34500 vuonna 2035. (Riihimäen kaupunki, 2016)



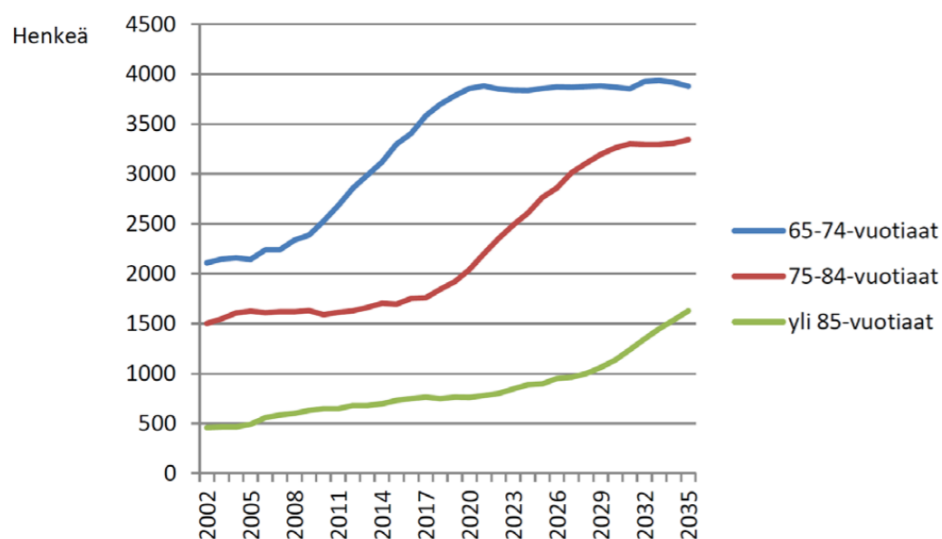
Kuva 2. Riihimäen väestö v. 1987–2013 ja projektiovaihtoehdot 2035 (Riihimäen kaupunki, 2016).

Lasten ja nuorten osuus väestön kasvuennusteissa on esitetty kuvassa 3. Vaikutus palvelujen ja kuljetusten osalta ei ole merkittävän suuri, koulu- kuljetusten suunnittelun ja organisoinnin kannalta.



Kuva 3. Lapset ja nuoret (0–19 v.) ikäryhmittäin Riihimäen väestöprojektiossa (0,7 % kasvu) (Riihimäen kaupunki, 2016).

Nopeimmin kasvaa yli 65 –vuotiaiden ikäryhmä, jolla on suuri vaikutus palveluiden ja kuljetustarpeiden osalta. Kuvassa 4 on esitetty yli 65–vuotiaiden väestöennusteen mukainen kasvu.



Kuva 4. Eläkeikäiset (yli 65–v.) ikäryhmittäin Riihimäen väestöprojektiossa (0,7 % kasvu)(Riihimäen kaupunki, 2016).

## 1.9 Termien ja käsitteiden määrittely

Tässä luvussa kuvataan ja määritellään henkilöliikenteen ja sen järjestämisen keskeisiä käsitteitä sekä vammaispalveluihin liittyviä keskeisiä määritelmiä. Käsitteet ovat pääsääntöisesti vammaispalvelujen käsikirjan mukaisia tai Liikenneviraston julkaisemasta oppaasta 1/2018 Henkilöliikenteen palveluiden sanastosta. Lisäksi osa termeistä on Riihimäen kaupungin verkkosivuilta. Sanaston tarkoituksena on avata kuljetuksiin ja sen tarpeen määrittämiseen liittyviä käsitteitä.

### *Erityistä tukea tarvitseva henkilö*

Henkilöä, jolla on erityisiä vaikeuksia hakea ja saada tarvitsemiaan sosiaali- ja terveystalvaeluja kognitiivisen tai psyykkisen vamman tai sairauden, päihteiden ongelmakäytön, usean yhtäaikaisen tuen tarpeen tai muun vastaavan syyn vuoksi ja jonka tuen tarve ei liity korkeaan ikään siten kuin ikääntyneen väestön toimintakyvyn tukemisesta sekä iäkkäiden sosiaali- ja terveystalvaeluista annetun lain (980/2012), 3 §:ssä säädetään. (THL, 2018)

### *Erityistä tukea tarvitseva lapsi*

Lapsi, jonka kasvuolosuhteet vaarantavat tai eivät turvaa lapsen terveyttä tai kehitystä tai joka itse käyttäytymisellään vaarantaa terveyttään tai kehitystään tai joka on erityisen tuen tarpeessa. (THL, 2018)

### *Esteettömyys*

Tarkoittaa yleiskäsitteenä kaikille käyttäjille toimivaa, turvallista ja miellyttävää ympäristöä. Esteetön liikennejärjestelmä tarkoittaa kaikkien asiakasryhmien käytettävissä olevaa liikennejärjestelmää, joka koostuu mm. esteettömistä liikennevälineistä, solmuista sekä digitaalisesti esteettömästä matkustajainformaatiosta. (Liikennevirasto, 2018)

### *Henkilökohtaista apua tarvitseva henkilö*

Henkilökohtaista apua järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, joka tarvitsee pitkäaikaisen tai etenevän vamman tai sairauden johdosta välttämättä ja toistuvasti toisen henkilön apua päivittäisissä toimissa, työssä ja opiskelussa, harrastuksissa, yhteiskunnallisessa osallistumisessa tai sosiaalisen vuorovaikutuksen ylläpitämisessä, eikä avun tarve johdu pääasiassa ikääntymiseen liittyvistä sairauksista ja toimintarajoitteista. (VPL 8 c § 3 mom.) (THL, 2018)

### *Henkilökuljetus*

Henkilöiden kuljettamista jollakin liikennevälineellä. Kuljettaminen on ammattimaista, jos se tehdään korvausta vastaan tulonhankkimistarkoituksessa. (Liikennevirasto, 2018)

### *Henkilöliikenne*

Henkilöiden liikkumista paikasta toiseen. Esimerkiksi kävely, pyöräily, henkilöautoliikenne, linja-autoliikenne, henkilöjunaliikenne ja matkustajalentoliikenne ovat henkilöliikennettä. (Liikennevirasto, 2018)

### *Joukkoliikenne*

Henkilöiden kuljettamista suurille henkilömäärille tarkoitetuilla liikennevälineillä. Tavallisesti joukkoliikenne on kaikille avointa reitti- ja aikataulusidonnaista linja-auto- tai raideliikennettä. Joukkoliikenteen vastakohta on yksilöliikenne, mikä tarkoittaa henkilöliikennettä yhden tai muutaman henkilön kuljettamiseen tarkoitettulla liikennevälineellä, kuten taksilla. (Liikennevirasto, 2018)

### *Julkinen henkilöliikenne*

EU:n palvelusopimusasetuksessa määritelty yleistä taloudellista etua koskeva henkilöliikennepalvelu, jota tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä. Palvelusopimusasetuksen mukaan julkisia henkilöliikennepalveluja voivat tarjota julkiset tai yksityiset yritykset tai julkisyhteisöt. Niitä palvelusopimusasetus kutsuu julkisen liikenteen harjoittajiksi. (Liikennevirasto, 2018)

### *Julkinen liikenne*

Yleiskäsitteenä julkinen liikenne on henkilöliikennettä, joka tapahtuu kaikille avointa tai saatavissa olevaa kuljetuspalvelua tai jaetun liikkumisen palvelua käyttäen. Julkinen liikenne voi olla aikataulunmukaista liikennettä, tilausliikennettä tai kutsuliikennettä. Yleisesti käytettävissä olevien joukko- ja taksiliikennepalveluiden lisäksi esimerkiksi koulukuljetukset ja muut kuntien henkilökuljetukset ovat julkista liikennettä, jos ne ovat kaikille avoimia. (Liikennevirasto, 2018)

### *Kaupunkiliikenne*

Kaupunkiseudun sisäistä liikennettä eri liikennemuodoilla. Joukkoliikenteessä vuorovälit ja pysäkkien väliset etäisyydet ovat yleensä lyhyet. Liikumispalveluiden valikoima on monipuolinen. (Liikennevirasto, 2018)

### *Koulukuljetus*

Koulukuljetukset pyritään järjestämään ensisijaisesti julkisella liikenteellä. Julkisesta liikenteestä Riihimäen kaupungin koulukuljetuksissa on käytössä reittiliikenteen ja paikallisliikenteen linja-autot sekä palvelulinjan autot. Mikäli koulukuljetusta ei pystytä järjestämään julkisen liikenteen avulla, järjestetään koulukuljetus muulla tavoin. Muita koulukuljetustapoja Riihimäen kaupungissa ovat koulukuljetusautot sekä tarvittaessa taksit. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### *Koulumatka*

Koulumatkaa ei ole tarkemmin määrätty lainsäädännössä. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### *Kuljetuspalvelut*

Liikennepalvelulain määritelmän mukaisesti kuljetuspalvelut ovat henkilöiden tai tavaroiden kuljetusta ammattimaisesti.

### *Kuntien henkilökuljetukset.*

Kuntien järjestämät lakisääteiset tai harkinnanvaraiset kuljetuspalvelut, joiden hankinnassa tai korvaamisessa ei sovelleta palvelusopimusasetusta. Tällaisia kuljetuksia ovat esimerkiksi perusopetuslain, vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut. (Liikennevirasto, 2018)

### *Kutsuliikenne*

Yleistermi tilaukseen perustuville liikennepalveluille, joille on ominaista useiden matkojen yhdistely samaan kuljetukseen. (Liikennevirasto, 2018)

### *Laki liikenteen palveluista*

Liikennepalvelulaki yhdistää liikennemarkkinaa ja -palveluita koskevan sääntelyn yhteen lakiin. Liikennepalvelulaki kumoaa joukkoliikennelain, taksiliikennelain, lain kaupallisista tavarakuljetuksista sekä eräitä muita ammattipätevyyksiä ja ajoneuvoja käsitteleviä säädöksiä. Laki liikenteen palveluista tulee voimaan 1.7.2018, mutta tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuutta käsittelevät osat tulivat voimaan 1.1.2018. (Liikennevirasto, 2018)

### *Lakisääteiset kuljetukset*

Kunnille kuuluvia liikenteen järjestämistehtäviä. Näihin kuuluvat esimerkiksi perusopetuslain mukaiset koulukuljetukset (perusopetuslaki (628/1998)), vammaisten liikkumiseen liittyvät tehtävät (vammaispalvelulaki (380/1987)) sekä sosiaalihuoltolain (1301/2014) ja kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain (519/1977) kuljetussäädöksiä tehtävät. Useimmissa kunnissa on käytössä erillinen kuljetusohje, jossa koulukuljetusten järjestämisestä päätetään tarkemmin kuin perusopetuslaissa. (Liikennevirasto, 2018)

### *Lapsi*

Lapsella tarkoitetaan alle 18-vuotiasta henkilöä. (THL, 2018)

### *Lähikoulu*

Perusopetuslain 6 §:n 2 momentin mukaan kunta osoittaa oppivelvolliselle lähikoulun. Oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen koskee pääsääntöisesti oppilaan lähikoulua. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### *Matkakeskus*

Yleisnimitys henkilöliikenneterminaalille, joka yhdistää julkisen liikenteen lähi- ja kaukoliikenteen eri liikennemuotoja keskusta-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Henkilöliikenneterminaleista käytetään myös muita nimityksiä. (Liikennevirasto, 2018)

*Nuori*

Nuorella tarkoitetaan 18—24 -vuotiasta henkilöä. (THL, 2018)

*Palveluasuminen*

Palveluasumista järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, joka vammansa tai sairautensa vuoksi tarvitsee toisen henkilön apua päivittäisistä toiminnoista suoriutumisessa jatkuvaluonteisesti, vuorokauden eri aikoina tai muutoin erityisen runsaasti. VPA 11 §. (THL, 2018)

*Palveluliikenne*

Joukkoliikennettä, joka on suunniteltu ja toteutettu erityisesti iäkkäiden ja vammaisten tai muiden erityisryhmien tarpeet huomioon ottaen. Palveluliikenne on kaikille avointa liikennettä. Linjan reitiltä voidaan tehdä poikkeamia asiakkaiden tarpeiden mukaan, tai liikennöinti voi perustua kokonaan ennakkotilausten pohjalta muodostettaviin reitteihin. (Liikennevirasto, 2018)

*Palvelulinja*

Palveluliikennettä hoitava joukkoliikennelinja (Katso palveluliikenne). (Liikennevirasto, 2018)

*Palvelusopimusasetus eli PSA*

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomais saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. (Liikennevirasto, 2018)

*Päivätoiminta*

Päivätoimintaa järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään työkyvyttöä henkilöä, jolla vamman tai sairauden aiheuttaman erittäin vaikean toimintarajoitteen vuoksi ei ole edellytyksiä osallistua sosiaalihuoltolaissa tarkoitettuun työtoimintaan ja jonka toimeentulo perustuu pääosin sairauden tai työkyvyttömyyden perusteella myönnettäviin etuuksiin. (THL, 2018)

*Reittiliikenne*

Reittiliikenne on markkinaehtoista, säännöllistä ja yleisesti käytettävissä olevaa liikennettä. Liikennepalvelulain myötä käytöstä poistuva termi. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2018)

*Seutuliikenne*

Keskuskaupungin ja sen vaikutusalueen sisäistä liikennettä, joka palvelee seudun ja keskuskaupungin välisiä yhteyksiä. (Liikennevirasto, 2018)

### *Sosiaalipalveluilla*

Sosiaalipalveluilla tarkoitetaan kunnallisia sosiaalipalveluja ja niihin sisältyviä tukipalveluja sekä muita toimia, joilla sosiaalihuollon ammatillinen henkilöstö edistää ja ylläpitää yksilön, perheen ja yhteisön toimintakykyä, sosiaalista hyvinvointia, turvallisuutta ja osallisuutta. (THL, 2018)

### *Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut*

Sosiaalihuoltolain (SHL 14 § ja 23 §) mukaisia yksilöllisiä liikkumista tukevia kuljetuspalveluita järjestetään henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään kutsuperiaatteella toimivaa palveluliikennettä tai muuta julkista liikennevälinettä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka eivät ole vammaispalvelulain tarkoittamalla tavalla vaikeavammaisia. (THL, 2018)

### *Taksiliikenne*

Liikennepalvelulain mukaan taksiliikenne on ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä. Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai ilmoitus lupaviranomaiselle taksiliikenteen harjoittamisesta tavara- tai henkilöliikenneluvalla. (Liikennevirasto, 2018)

### *Tilausliikenne*

Kuljetuspalveluiden tilastoinnissa erotellaan säännöllinen tilausliikenne ja muu tilausliikenne. Säännöllisen tilausliikenteen reitti ja aikataulu ovat säännöllisiä ja liikennöinti on yleensä sopimusperusteista. Erikseen järjestetyt koululais- ja työmatkakuljetukset ovat säännöllistä tilausliikennettä. Muu tilausliikenne on kertaluonteista sisältäen taksimatkojen lisäksi erilaiset retki- ja kiertoajelut ja linja-autojen tilausmatkat. (Liikennevirasto, 2018)

### *Toimivaltainen viranomainen*

Palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittyminen, jolla on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määritellään liikennepalvelulaissa. (Liikennevirasto, 2018)

### *Toissijainen koulu*

Perusopetuslain 32 §:n 3 momentin mukaan, jos oppilas otetaan muuhun kuin 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun lähikouluun tai opetuksen järjestämispaikkaan, oppilaaksi ottamisen edellytykseksi voidaan asettaa, että huoltaja vastaa oppilaan kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista. (19.12.2003/1139). (Riihimäen kaupunki, 2018)



*Vaaralliseksi luokiteltujen tieosuuksien määrittäminen*

Opetuksen järjestäjä päättää siitä, mitkä tieosuudet ovat kunnassa perusopetuslain 32 §:n 1 momentissa tarkoitettuja vaarallisia tieosuuksia. Tieosuuksien vaarallisuuden arvioinnissa käytettävistä menetelmistä päättää opetuksen järjestäjä. (Riihimäen kaupunki, 2018)

*Vammainen henkilö*

Vammaispalvelulain mukaan vammaisella henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, jolla vamman tai sairauden johdosta on pitkäaikaisesti erityisiä vaikeuksia suoriutua tavanomaisista elämän toiminnoista. (THL, 2018)

*Vammaisen henkilön kuljetuspalvelu*

Kuljetuspalveluja ja niihin liittyviä saattajapalveluja järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. (VPA 5 §). (THL, 2018)

*YPR*

Yksilöllisen opetuksen pienryhmä (YPR) on tarkoitettu pääosin oppilaille, joilla on kehitysvammadiagnoosi. Oppilailla on pääsääntöisesti pidennetty oppivelvollisuus. (Riihimäen kaupunki, 2018)

## 2 HENKILÖKULJETUSTEN JÄRJESTÄMISEN HAASTEET KUNNISSA

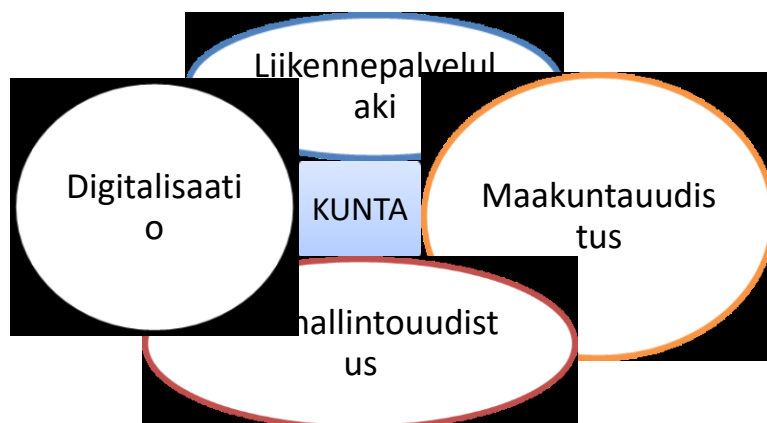
### 2.1 Yleistä

Kunnilla ei ole velvollisuutta järjestää joukkoliikennettä. Kuntien henkilökuljetuksia järjestämään tai korvaamaan velvoittavia säädöksiä sen sijaan on perusopetuslaissa (628/1998), sosiaalihuoltolaissa (1301/2014), vammaispalvelulaissa (380/1987), kehitysvammalaissa (519/1977) sekä terveydenhuoltolaissa (1326/2010). Lisäksi laki lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta (48/1997) velvoittaa valtiota korvaamaan näiden nk. toisen asteen oppilaitosten opiskelijoiden koulumatkakustannuksia. (Liikennevirasto, 2018)

Kuntien tehtäväksi on myös enenevässä määrin tullut henkilökuljetusten suunnittelu ja järjestäminen. Kuntien lakisääteisillä kuljetuksilla turvataan tiettyjen ryhmien liikkumismahdollisuuksia. Kaikkia kuntien kuljetustarpeita ei kuitenkaan voida hoitaa joukkoliikenteellä, vaan tarvitaan myös muita järjestelyjä, joilla kunta voi korvata kuntalaisen erillisen matkan tai järjestää kuljetuksen. Pääosa kuntien erilliskuljetuksista järjestetään ostamalla kuljetuspalveluja liikenneyrityksiltä. Viimeisin suurempi joukkoliikennelain muutos vuodelta 2009 toi joukkoliikenteen pääjärjestämisvastuun entistä enemmän julkiselle sektorille. Aikaisemmin joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä vastasivat suurimmassa määrin alueen liikennöitsijät.

### 2.2 Lakiuudistukset muuttavat toimintamalleja

Henkilöliikennekenttä elää voimakkaassa murroksessa. Valmisteilla ja täytäntöönpanoa vailla on liikennepalvelulaki, taksijärjestelmän muutos, maakunta- aluehallinto- ja soteuudistus sekä myös hankintalaki on muuttunut äskettäin. Lisänä digitalisaation mukanaan tuomat haasteet. Kaikilla edellä mainituilla uudistuksilla on vaikutusta Riihimäen kaupungin henkilökuljetuksiin.



Kuva 5. Toimintamallien uudistukset.

### 2.2.1 Liikennepalvelulaki

Laki liikenteen palveluista muuttaa lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämisen toimintaympäristöä olennaisesti. Laki liikenteen palveluista (aiempi nimitys Liikennekaari I) toteuttaa hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Liikennepalvelulain tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla.

Henkilöliikenne ja sen hankinta muuttuu valmisteilla olevan liikennepalvelulain myötä. Liikennepalvelulakiin kootaan ja yhtenäistetään erillisistä substanssilaeista liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Tällaisia lakeja ovat mm. joukkoliikennelaki, taksiliikennelaki ja laki kaupallisista tavarakuljetuksista. Tavoitteena on edistää uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa sekä mm. mahdollistaa henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistäminen nykyistä paremmin. Julkisen ohjauksen keinot tilanteissa, joissa markkinaehtoisia liikennepalveluja ei voida pitää riittävänä, on tarkoituksena turvata. Hallituksen esitys liikennekaareksi (I-vaihe) annettiin eduskunnalle 22.9.2016. Liikennepalvelulaki astuu kokonaisuudessaan voimaan 1.7.2018.

Liikennepalvelulaki kokoaa yhteen liikennemarkkinoiden lainsäädännön ja luo edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille. Liikennepalvelulailla muutetaan nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännelty ja julkisin toimin ohjatut.

### 2.2.2 Taksijärjestelmän muutos

Liikennepalvelulaki muuttaa markkinaehtoisen taksiliikenteen järjestämistä Suomessa ja tuo muutoksia myös joukkoliikenteen järjestämiseen. Kunnille tämä tarkoittaa mm. uusia huomioonotettavia asioita ja vaatimuksia kuljetushankinnoissa.

Taksijärjestelmä muuttuu olennaisesti ja taksien lupakiintiöstä luovutaan ja nykymuotoinen asemapaikkasääntely poistuu. Taksiliikennettä voi harjoittaa henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä.

Voimassa olevan taksiliikennelain mukaan valtioneuvosto antaa vuosittain asetuksen taksiliikenteen enimmäiskuluttajahinnoista. Tämä taksitaksa poistuu liikennepalvelulain myötä 1.7.2018. Mikäli kunnan sote- tai koulukuljetukset perustuvat taksitaksaan tai kuljetuksia ei ole lainkaan aikaisemmin kilpailutettu, ne on syytä kilpailuttaa nyt. Pahimmassa tapauksessa taksitaksan poistuminen mahdollistaa palveluhintojen huomattavan noston. Hankinnoissa kannattaa miettiä, millainen palvelutaso ja hinnoittelurakenne palvelevat alueen kuljetustarpeita ja tehdä kilpailutus sen pohjalta. Esimerkiksi lisäpalveluista kunnan ei välttämättä kannata maksaa, jos

tavoitteena on turvata peruspalvelutaso. Edelleenkin on kuitenkin mahdollista pitää tarjouspyynnön hinnoittelun lähtökohtana esimerkiksi viimeksi vahvistettua taksitaksaa (1.7.2017) sellaisenaan tai jollakin tavalla muutettuna tai kilpailuttaa siitä annettava alennus. (Kuntaliitto, 2018).

### 2.2.3 Maakuntauudistus ja liikennehallinto

Maakuntauudistus muuttaa laajasti asiakaspalvelua, hallintoa, toimintatapoja ja toimijoiden rooleja. Jatkossa Suomen julkinen hallinto järjestetään kolmella tasolla, jotka ovat valtio, maakunta ja kunta. Itsehallinnolliset maakunnat muodostetaan nykyisen maakuntajaon pohjalta. Uudistuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2020. Samalla lakkaavat nykyiset ELY-keskukset, aluehallintovirastot ja maakuntien liitot. Valmisteilla olevan maakuntauudistuksen myötä ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät sekä sote- palveluihin liittyvät lakisääteiset henkilökuljetukset siirtyvät maakuntien järjestettäväksi. Jos maakuntauudistus toteutuu, se muuttaa toimijakenttää, tehtäviä ja yhteistyötarpeita. Kunnat järjestävät edelleen koulukuljetukset ja joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen seudulliset ja kaupunkikohtaiset toimivaltaiset viranomaiset vastaavat edelleen omien alueidensa joukkoliikenteestä.

### 2.2.4 Aluehallinto- ja sote- uudistus

Aluehallintouudistus yhdessä sote- uudistuksen kanssa on suurimpia hallinnon ja toimintatapojen uudistuksia, mitä Suomessa on tehty. Muutos koskettaa satojen tuhansien ihmisten työtä ja kaikkien kansalaisten palveluja. Aluehallinnon uudistuksen tavoitteena on sovittaa yhteen valtion aluehallinto ja maakuntahallinto sekä yksinkertaistaa julkisen aluehallinnon järjestämistä. Rakenteiden uudistuksen yhteydessä uudistetaan myös toimintatapoja. Työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalalta maakuntiin osoitetaan työllisyys- ja elinkeinopalveluita, jotka kootaan kasvupalveluiksi sekä aluekehittämiseen liittyviä tehtäviä. Jos uudistus toteutuu, uudet maakunnat aloittavat toimintansa 1.1.2020. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2018)

Sote-uudistus on laajimpia Suomessa toteutettuja sosiaali- ja terveyspalvelujen hallinnon ja toimintatapojen uudistuksia. Uudistuksen myötä vastuu sosiaali- ja terveyspalvelujen järjestämisestä siirtyisi maakunnille. Kunnille jäisi alueensa asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen. Kokonaisuudistus on tulossa Eduskunnan käsittelyyn ja sen on tarkoituksena tulla voimaan asteittain vuoden 2020 alusta lukien.

Tavoite on muodostaa aiempaa paremmin yhteen sovitettu kokonaisuus, jossa korostuvat asiakaslähtöisyys, yhdenvertaisuus, saavutettavuus ja valinnanvapaus sekä laatu ja kustannustehokkuus.

"Kehitetään ikäihmisten kotihoitoa ja vahvistetaan kaikenikäisten omaishoitoa" (I&O) -kärkihankkeessa varaudutaan soteuudistukseen ja maakuntien uuteen tehtävään. Työn pohjaksi THL koosti syksyllä 2016 maakuntaprofiilit 18 maakunnasta. Maakuntaprofiileissa käydään tutkimustietoon perustuen läpi asiakasohjauksen sekä koti-, omais- ja perhehoidon tila maakunnissa. Lisäksi tarkastellaan, miten palvelujen asiakaslähtöisyys toteutuu ja miten henkilöstö on kohdennettu suhteessa asiakasmääriin. (THL, 2018)

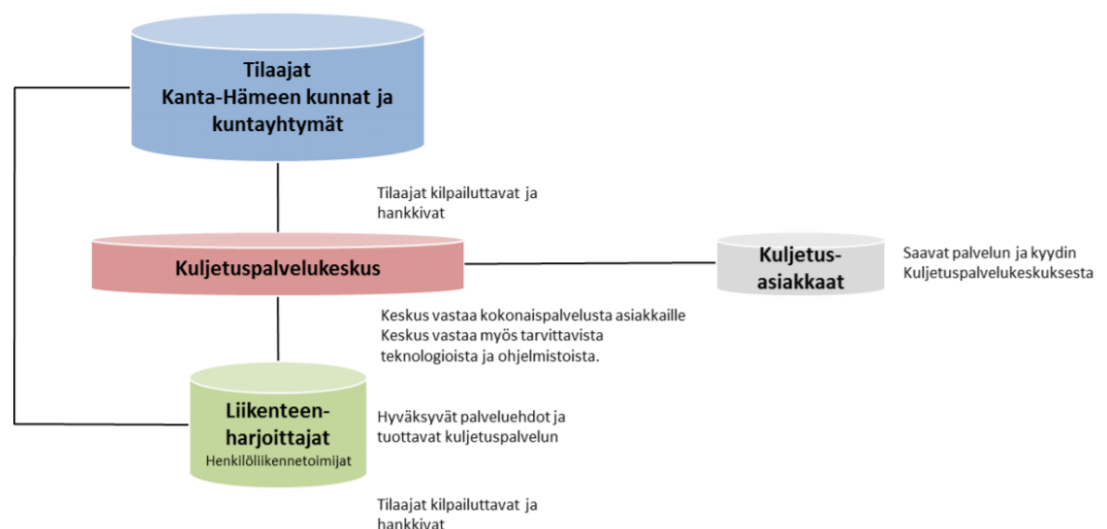
## 2.2.5 Kanta-Hämeen maakunnallinen kuljetuspalvelukeskus

Kanta-Hämeeseen on perustettu uusi kuljetuspalvelukeskus keväällä 2018, joka hoitaa asiakaspalvelua, välittää ja yhdistelee eri maksajatahojen matkoja keskenään ja jakaa kuljetuskustannukset eri osapuolille maksettaviksi.

Kuljetuspalvelukeskuksen ohjaukseen ovat tulossa pääasiassa vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset epäsäännölliset matkat sekä muut kuin ambulanssilla tehtävät terveydenhuoltolain mukaiset kiireettömät potilassiirtokuljetukset.

Hankinnan tavoitteena on hankintaosapuolten järjestämisvelvollisuuden piiriin kuuluvien matkojen yhdistely ja sen avulla saatavat kustannussäästöt, kuitenkin niin, että asiakkaille taataan laadukkaat kuljetuspalvelut.

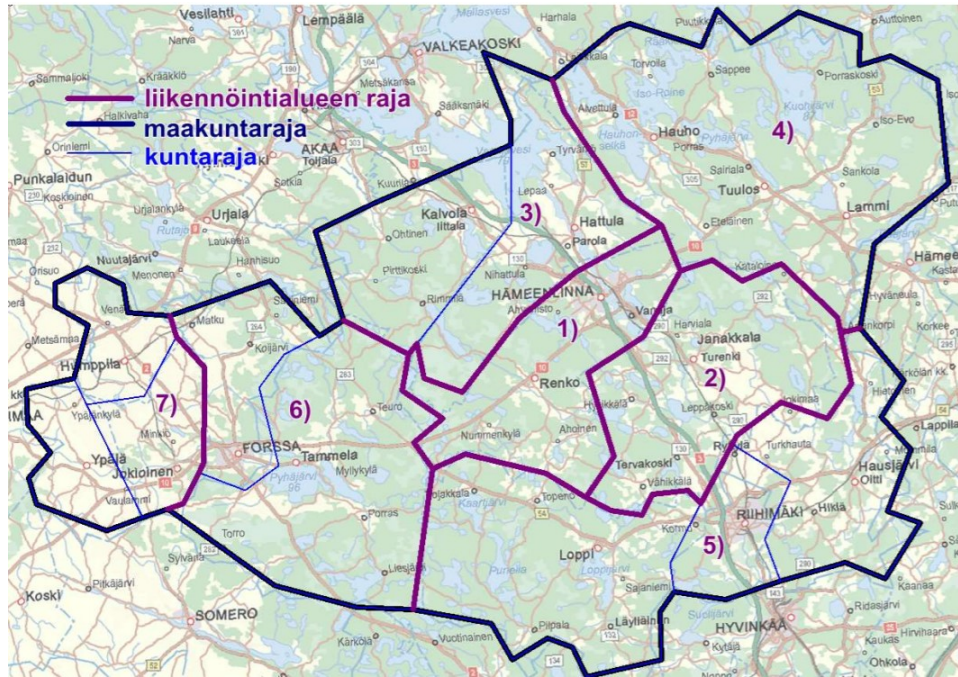
Hankinnan osapuolia ovat Hämeenlinnan kaupunki, Riihimäen kaupunki, Janakkalan kunta, Hattulan kunta, Lopen kunta, Hausjärven kunta, Kanta-Hämeen sairaanhoitopiirin kuntayhtymä, Forssan seudun hyvinvointikuntayhtymä ja Riihimäen seudun terveyskeskuksen kuntayhtymä. (Hämeenlinnan kaupunki, 2018)



Kuva 6. Kuljetuspalvelujen osapuolet (Hämeenlinnan kaupunki, 2018).

Kanta-Hämeen kunnat ja kuntayhtymät tilaavat ja kilpailuttavat hankinnat. Kuljetuspalvelukeskus vastaa kokonaispalvelusta asiakkaille ja tarvittavista teknologioista ja ohjelmistoista. Henkilöliikenteenharjoittajat hyväksyvät palveluehdot ja tuottavat kuljetuspalvelun. Kuljetusasiakkaat saavat palvelut ja kyydin kuljetuspalvelukeskuksesta, kuten kuvassa 6 on esitetty.

Kanta-Hämeen maakunnallisen kuljetuspalvelukeskuksen maakuntaraja, kuntaraja ja liikennöintialueet ovat esitelty kuvassa 7.



Kuva 7. Maakunnalliset liikennöintialueet.

### 2.2.6 Lakiuudistusten vaikutuksista Riihimäellä

Liikennepalvelulaki tulee vaikuttamaan ensisijaisesti taksien saatavuuteen. SHL- ja VPL-kuljetusten sekä esimerkiksi ns. keppikuljetusten osalta kuljetusten saatavuus on Riihimäellä kuitenkin varmistettu maakunnallisen kuljetuspalvelukeskuksen kautta.

Riihimäki pysyy toimivaltaisena viranomaisena myös mahdollisessa maakuntauudistuksessa. Maakuntauudistuksen suurimmat riskit Riihimäen kaupungin kannalta kohdistuvat joukkoliikenteen valtionavustukseen ja sosiaali- ja terveyspalveluiden kuljetusten eriytymiseen. Joukkoliikenteen valtionavustuksen osalta riskinä on, että avustus saataisiin jatkossa maakunnalta, jolla ei ole velvollisuutta tukea joukkoliikennettä. Koska maakunnalla ei ole tukemisvelvollisuutta, niin riskinä on myös se, että maakunta ei osallistuisi seutuliikenteen kustannuksiin.

Sosiaali- ja terveyspalveluiden kuljetusten eriytyminen maakunnan hoidettaviksi puolestaan heikentäisi niiden yhdistelymahdollisuuksia muiden kuljetusten kanssa.

### 2.2.7 Trafi

Trafista tulee liikennelupia myöntävä ja ilmoituksia vastaanottava viranomainen. Lisäksi Trafilla on tällä hetkellä jo vastuulla ajoneuvojen rekisteröinti ja ammattipätevyysasiat. Trafi ottaa vastaan ilmoituksia ja toimii yleisenä valvovana viranomaisena sekä seuraa lain vaikutuksia. Lainvaikutusten arvioinnissa tehdään kiinteää yhteistyötä Liikenneviraston kanssa ja valvonnassa mm. Kilpailu- ja kuluttajaviraston kanssa, jolle kuuluvat yksittäiset kansalaisten valitukset ja markkinavalvonta.

### 2.2.8 Liikennevirasto

Liikennevirasto tarjoaa NAP-palvelualustan rajapintatietojen ilmoittamiseen sekä työkalun olennaisten tietojen digitointiin. Lisäksi Liikenneviraston tehtävänä on seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa sekä sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikennevirasto julkaisee liikkumispalveluiden kysyntä- ja tarjontatietoa.

### 2.2.9 Virastouudistus

Virastouudistus on uudistus, joka toteutuessaan yhdistää nykyisen Trafin ja Viestintäviraston sekä osan nykyisistä Liikenneviraston tehtävistä uuteen perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon. Mikäli virastouudistus toteutuu siirtyvät Liikennepalvelulakiin liittyvät Trafin ja Liikenneviraston tehtävät uuteen virastoon 1.1.2019 alkaen. Hallituksen esitys (61/2018) virastouudistuksesta annettiin Eduskunnalle 3.5.2018. Uusi Liikenne- ja viestintävirasto tulee olemaan Traficom, kun siihen yhdistyy vielä viestintäministeriö.

### 2.2.10 Toimivaltaiset viranomaiset

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tulee suunnitella joukkoliikenteen palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina toimivan joukkoliikenneverkon aikaansaamiseksi. Suunnittelussa liikennetarpeet ja -palvelut on pyrittävä sovittamaan yhteen. Eri väestöryhmien kuten lasten, nuorten, naisten, miesten, vanhusten ja vammaisten tarpeet on otettava huomioon. Viranomaiset toimivat joukkoliikennettä suunnitellessaan yhteistyössä toistensa ja muiden kuntien kanssa. (Kuntaliitto, 2012)

Toimivaltaiset viranomaiset voivat edelleen järjestää liikennepalveluita palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat Liikennepalvelulain III osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikku mistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa. (Kuntaliitto, Liikennevirasto, Trafi, 2018)



### 3 HENKILÖKULJETUSTEN NYKYTILA RIIHIMÄELLÄ

#### 3.1 Avoin joukkoliikenne

Joukkoliikennettä ohjaa joukkoliikennelaki 869/2009. Uusi laki liikenteen palveluista, Liikennepalvelulaki 320/2017, on tullut voimaan 1.1.2018 alkaen. Henkilöliikennelain muuttuessa joukkoliikennelaiksi vuonna 2009 on sovittu kymmenen vuoden siirtymäajasta linjaliikennelupien päättymiseksi. Linjaliikenneluvat muutettiin vuonna 2009 siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Viimeiset siirtymäajan sopimukset päättyvät 2.12.2019. Näillä liikenteillä on olemassa ns. yksinoikeuden-suoja tietyllä reitillä siihen saakka.

Riihimäen kaupunki on joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Kaupunki vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä omalla toimivalta-alueellaan. Liikenne hankitaan liikenteenharjoittajalta, jonka kanssa yhteistyössä kaupunki suunnittelee paikallisliikenteen aikataulut ja reitit. Riihimäen paikallisliikennettä ajaa Ventoniemi Oy. (Riihimäen kaupunki, 2018)

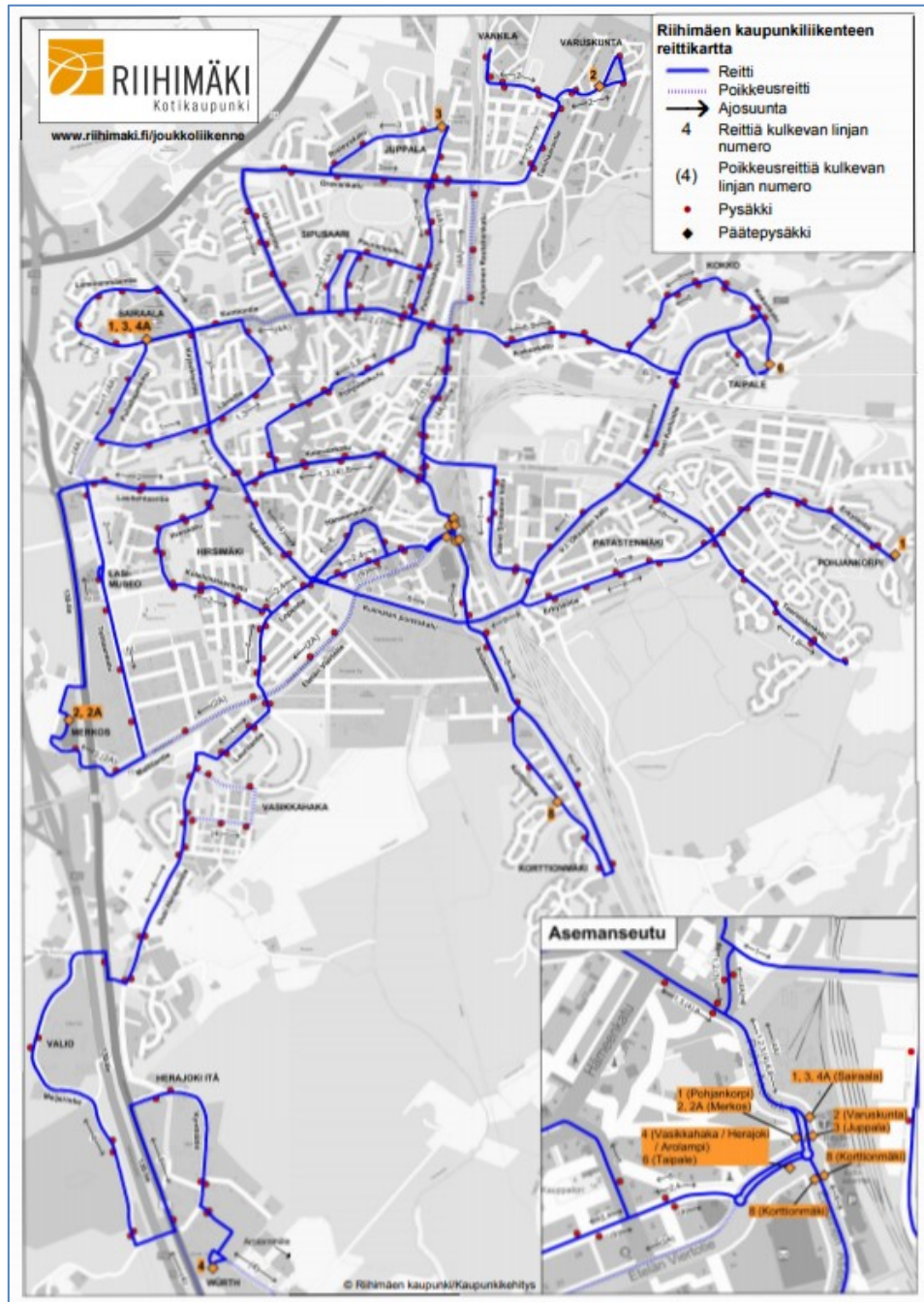
##### 3.1.1 Paikallisliikenne

Riihimäen joukkoliikennejärjestelmä koostuu kaukoliikenteen osalta juna- ja linja-autoliikenteestä ja paikallisliikenteen osalta linja-autoliikenteestä. Joukkoliikennemuotojen keskuspaikkana toimii matkakeskus tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitseva rautatieasema. Linja-autolla ajettavasta kaukoliikenteestä suuri osa pysähtyy ainoastaan valtatie 3 pysäkeillä.

Paikallisliikenne käsittää 6 linjaa sekä niitä täydentävän palveluliikenteen. Linjojen reitit on esitetty tarkemmin kuvan 8 kartalla. Paikallisliikenteen reitit ovat melko tiheässä ja alueen kokoon nähden linjoja on suhteellisen monta. Palveluliikenne on näitä runkolinjoja täydentävää liikennettä, jossa kävelymatkat ovat lyhempiä, mutta matka-ajat pidempiä ja vuoroväli harvempi. Palvelulinja toimii osittain kutsuohjatusti, joten siihen voi ottaa kyytiin ja jättää kyydistä muuallakin kuin pysäkeillä.

Koululaiset ovat joukkoliikenteen suurin yksittäinen käyttäjäryhmä, joten koulujen sijainnit ovat vaikuttaneet reittien suunnitteluun. Nykyinen paikallisliikenteen linjasto palvelee ylä- ja alakouluja hyvin lukuun ottamatta Haapahuhtien koulua, jonne kulkee ainoastaan vakiovuoroliikennettä. Linja-autoliikenteen osuus ei aiempien selvitysten mukaan ole kovin suuri Riihimäen kulkumuoto-osuuksista, mutta yhdessä junaliikenteen kanssa joukkoliikenteen käyttäjien osuus on merkittävä. (Sito, 2011)

Kaupunkiliikenteen reittikartta on esitetty kuvassa 8.

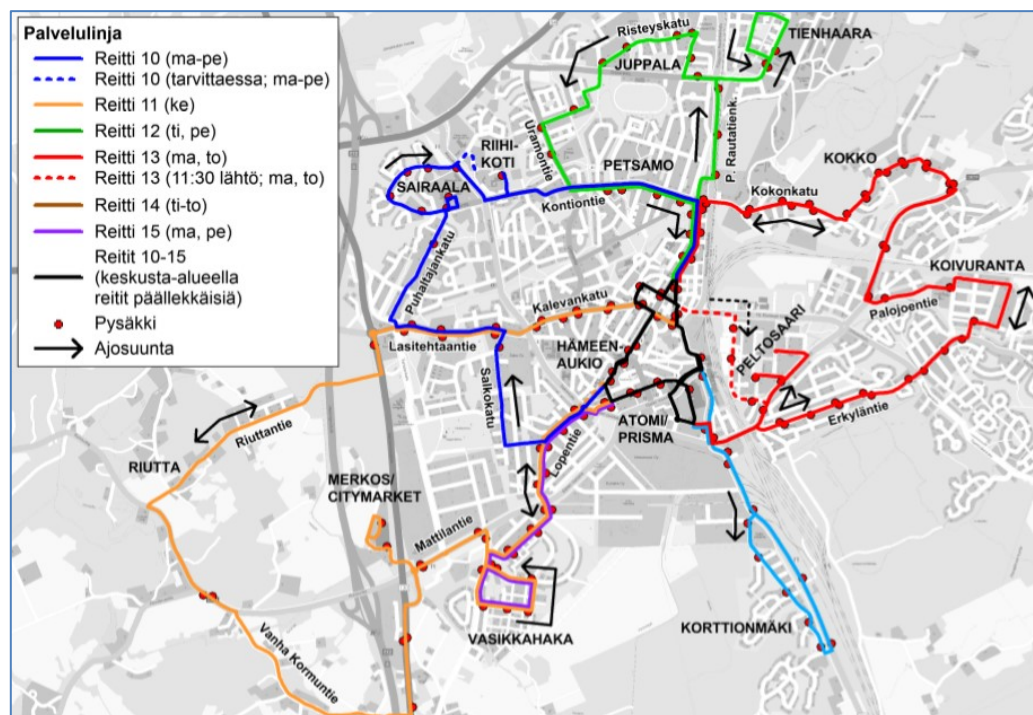


Kuva 8. Kaupunkiliikenteen reittikartta.

### 3.1.2 Palvelulinja

Palvelulinja on kaikille avoin bussilinja, joka vie tai hakee pyydettäessä muualtakin kuin reitin varrelta. Palveluliikenteen tärkein kohderyhmä ovat ikäihmiset. Esimerkiksi nouto kotipihasta onnistuu silloin, kun reitti kulkee lähistöllä ja mm. uimalalla voidaan käydä aina kun auto käy keskustassa. Palvelulinja voi ottaa kyytiin tai jättää kyydistä muuallakin kuin pysäkeillä, jos muutoin on turvallista pysähtyä. Palvelulinjaa ajetaan pikkubussilla, jonka kyytiin pääsee helposti esim. pyörätuolin, rollaattorin tai lastenvaunujen kanssa. Riihimäen paikallisliikenteen palvelulinjabussiin pääsee myös apuvälineiden kanssa. Auton voi tilata soittamalla suoraan kuljettajalle ja hän kertoo mistä ja milloin hakeminen onnistuu. (Riihimäen kaupunki, 2018)

Palveluliikenteen auto ajaa myös toimintakeskus Rivakan ryhmäkuljetuksia. Avoimen liikenteen palvelubussi aloittaa noin kello 8.45 ja lopettaa noin kello 14.20, jonka jälkeen ajetaan Rivakan paluukuljetukset. Autolle on yhdistelty jo nykytilanteessa kahden tyyppisiä kuljetuksia. Avoimen palveluliikenteen osuus muodostuu kuudesta reitistä, joita ajetaan kahtena, kolmena tai viitenä päivänä viikossa.



Kuva 9. Palvelulinjan reittikartta.

Riihimäellä ajetaan palveluliikennettä arkisin yhdellä autolla. Heinäkuussa liikenne on kesätauolla. Palveluliikenteen reittikartta on esitetty kuvassa 9.

## 3.2 Perusopetuksen kuljetuspalvelut

### 3.2.1 Yleistä

Perusopetuslaissa määritellään ehdot, joiden täyttyessä kunta on velvollinen järjestämään oppilaille maksuttoman esikoulu- ja koulukuljetuksen. Koulukuljetus myönnetään oppilaaksi ottamisesta päättävän viranhaltijan osoittamaan lähikouluun.

Perusopetuslaki 6 §, Oppilaan koulupaikan määräytyminen Opetus tulee kunnassa järjestää siten, että oppilaiden matkat ovat asutuksen, koulujen ja muiden opetuksen järjestämipaikkojen sijainti sekä liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Esiopetusta järjestettäessä tulee lisäksi ottaa huomioon, että opetukseen osallistuvilla lapsilla on mahdollisuus käyttää päivähoitopalveluita. (23.12.1999/1288)

Kunta osoittaa oppivelvolliselle ja muulle tässä laissa tarkoitettua opetusta saavalle 1 momentin mukaisen lähikoulun tai muun soveltuvan paikan, jossa tämän lain 4 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti annetaan opetusta sellaisella oppilaan omalla kielellä, jolla kunta on velvollinen opetusta järjestämään. Esiopetusta saavalle oppilaalle voidaan opetuksen järjestämipaikaksi osoittaa myös vastaavat edellytykset täyttävä 4 §:n 1 momentissa tarkoitettu päivähoitopaikka tai muu soveltuva esiopetuksen järjestämipaikka. Kunta voi perustellusta opetuksen järjestämiseen liittyvästä syystä opetuskieltä muuttamatta vaihtaa opetuksen järjestämipaikkaa. (23.12.1999/1288)

Lasta ei ilman huoltajan suostumusta saa osoittaa opetukseen, jossa 31 §:n 3 momentin nojalla peritään oppilaalta maksuja, eikä opetukseen, jossa kunnan päätöksen tai opetuksen järjestämisluvan perusteella noudatetaan erityistä maailmankatsomuksellista tai kasvatusopillista järjestelmää.

32 §, Koulumatkat Jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai lasten päivähoidosta annetussa laissa tarkoitettua päivähoidosta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai päivähoidosta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai päivähoitoon. Perusopetusta, lisäopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan

ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus. (19.12.2003/1139)

Edellä 1 momentin mukaisesti järjestettävä oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. (24.6.2010/642)

Jos oppilas otetaan muuhun kuin 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun kouluun tai opetuksen järjestämispaikkaan, oppilaaksi ottamisen edellytykseksi voidaan asettaa, että huoltaja vastaa oppilaan kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista. (Riihimäen kaupunki, 2018)

Kunta vastaa, että oppilaiden matkat ovat mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Jos oppilaan koulumatka on yli viisi kilometriä tai jos matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu hänelle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen tai kuljettamista ja saattamista varten myönnettävään riittävään avustukseen (perusopetuslaki 32 §).

Päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia, jos lapsi on alle 13-vuotias, ja enintään kolme tuntia, jos oppilas on 13-vuotias tai sitä vanhempi. Jos perusopetusta, esiopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan kuljetusta ei voida järjestää 32 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla, oppilailla on oikeus maksuttomaan majoitukseen ja täysihoidon (perusopetuslaki 33 §). Koulukuljetusta odottavalle oppilaalle on perusopetuslain 32 §:n 4 momentin mukaan järjestettävä mahdollisuus toimintaan odotusaikana. (OPH, 1998/628)

### 3.2.2 Peruskoulut Riihimäellä

Sivistyksen ja hyvinvoinnin toimialue järjestää varhaiskasvatusta sekä esi- ja perusopetusta noin 4 000 lapselle. Riihimäellä on yksitoista peruskoulua. Kouluista kahdeksan antaa opetusta pääasiassa 1.–5. luokille ja kolme 6.–9. luokille. Oppilaita ensimmäiselle vuosiluokalle ottavia peruskouluja ovat Eteläinen koulu, Haapahuhdan koulu, Herajoen koulu, Patastenmäen koulu /Jukola, Patastenmäen puukoulu/Montessori, Lasitehtaan koulu, Peltosaaren koulu, Pohjoinen koulu ja Uramon koulu. Yläkouluja ovat Harjunrinteen koulu, Karan koulu ja Pohjolanrinteen koulu. Koulujen sijainnit ovat esitetty kartalla, sivulla 32, kuva 10.

### 3.2.3 Oppilaaksioton perusteet

Riihimäen kaupunki muodostaa yhden koulupiirin ja oppilaaksi otto tapahtuu lähikouluperiaatteen mukaan. Koulutuslautakunta on hyväksynyt oppilaaksiottoperiaatteet vuonna 2005 (Koula § 49/7.4.2005).

Perusopetuksen ensimmäiset luokat muodostetaan seuraavien prioriteettijärjestyksessä esitettyjen kriteereiden pohjalta:

1. opetusryhmäkoot eri koulujen välillä muodostuvat mahdollisimmat tasaisiksi
2. oppilaan lähikoulu määräytyy siten, että oppilaan ei tarvitse kulkea lähimmän koulun ohi
3. saman perheen lapset sijoitetaan samaan kouluun
4. saman asuntoalueen ensimmäisen luokan oppilaat sijoitetaan samaan kouluun
5. oppilaan käymän esiopetusryhmän mukaan
6. mikäli koululla ilmenee tulevien ensimmäisten luokkien vuoksi tila-ahtausta, siirtyy 6. luokka vastaanottavaan kouluun
7. jonkin muun painavan kriteerin mukaan.

Varhaiskasvatuspäällikkö osoittaa esioppilaan esiopetuspaikan ja päivähoitopaikan sekä päättää esioppilaiden opetuksen järjestämispaikasta. Rehtori ottaa asianomaisen koulun oppilaat, ellei johtosäännössä ole nimenomaisesti toisin määrätty. Opetuspäällikkö päättää peruskoulun oppilaiden opetuksen järjestämispaikasta tai sen vaihtamisesta sekä päättää oppilaaksi otosta, mikäli oppilasmäärä ylittää koulutuslautakunnan opetusryhmille asettamat enimmäismäärät.

Esiopetuksen ryhmäkoko on enintään 20 lasta yhtä opettajaa ja osa-aikaista avustajaa kohden. Perusopetuksen ensimmäisen luokan opetusryhmäkoko on enintään 25 oppilasta ja luokilla 3-6 enintään 28 oppilasta. Opetusryhmän koko voidaan ylittää 10 %:lla vain erityisen painavasta syystä.

Riihimäen kaupungissa ei ole varsinaista koulupiirijakoa. Alakoulujen oppilaat otetaan kouluhin lähikouluperiaatteella. Kuvassa 10 on merkittyinä Riihimäen kaupungin koulut. Oppilaaksi otto tapahtuu pääsääntöisesti fyysisesti lähimpään kouluun. Karttaan on merkitty punaisella rajauksella alueet, joilta voidaan nimetä oppilaan lähikouluksi jokin läheisyydessä sijaitsevista kouluista. Koulutuslautakunnan hyväksymä Peltosaaren koulun oppilaaksiottoalue on merkitty sinisellä rajauksella. Korttionmäen alueen oppilaiden lähikoulu on Eteläinen koulu, Korttionmäen alue on merkitty mustalla rajauksella. (Riihimäen kaupunki, 2018)





Kuva 10. Oppilaaksiottoalueet (Riihimäen kaupunki, 2018).

### 3.2.4 Koulukuljetusten myöntäminen

Koulukuljetus myönnetään ainoastaan hakemuksesta oppilaalle ensisijaisena koulupaikkana osoitettuun esi- tai perusopetuspaikkaan. Päätökset koulukuljetuksesta voivat koskea koko lukuvuotta tai sen osaa. Oppilaalla ei ole oikeutta koulukuljetukseen millään perusteella, mikäli hän opiskelee muussa kuin kunnan hänelle osoittamassa ensisijaisessa esiopetus- tai perusopetuspaikassa.

Perusteita ovat koulumatkan pituus, vaarallisuus, rasittavuus ja vaikeus oppilaan ikä huomioiden. Koulukuljetus alkaa syksyllä ensimmäisenä koulupäivänä. Oppilaille jaetaan bussikortit, kouluautojen hakuajat ja yhteystiedot. Koulukuljetus pyritään järjestämään ensisijaisesti julkisella liikenteellä, jota täydentävät pikkubussit ja taksit. Koulukuljetukset myönnetään

ja järjestetään keskitetysti sivistyspalvelukeskuksessa. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### 3.2.5 Koulumatkan pituus

Perusopetuslaissa määritellään koulumatkan pituudesta seuraavasti: jos perusopetusta, esiopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen.

Riihimäen kaupungin esi- ja perusopetuksessa oppilaalle myönnetään koulukuljetus kaupungin osoittamaan ensisijaiseen esiopetus- tai perusopetuspaikkaan, kun koulumatkan pituus on

- esiopetuksessa tai peruskoulun 1. – 3. luokan oppilaalla yli kolme kilometriä
- peruskoulun 4. – 9. luokan oppilaalla yli viisi kilometriä.

Koulumatkan pituus mitataan lyhintä jalankulkukelpoista ja yleisessä käytössä olevaa tietä pitkin kotitontin portilta koulutontin portille. Mittaamisessa käytetään Riihimäen kaupungin internetsivuilla olevaa karttapalvelua ja tarvittaessa Riihimäen kaupungilla käytössä olevaa MapInfo Professional – karttaohjelmaa, josta saadaan karttatuloste oppilaan koulumatkan pituudesta koulukuljetuspäätöksen liitteeksi. Oppilaan koulumatkan mittaamisessa käytetään ainoastaan edellä mainittuja karttapalveluita, koska tällöin mittaus tapa on kaikilla koulukuljetusta hakevilla oppilailla sama. Poikkeuksia kilometrirajoista (esim. 2,9 km) ei tehdä, vaan kaikkia oppilaita kohdellaan samoin perustein.

### 3.2.6 Koulumatkan vaarallisuus

Jos oppilaan koulumatka oppilaalle osoitettuun esi- tai perusopetuspaikkaan tai osa siitä todetaan vaaralliseksi, kaupunki järjestää koulukuljetuksen koulumatkalle tai sen vaaralliseksi katsotulle osuudelle.

Koulumatkan vaarallisuutta arvioitaessa perusteena käytetään vuonna 2000 laadittua ja vuonna 2012 opinnäytetyönä päivitettyä Riihimäen koulujen liikenneturvallisuukselvitystä, joka on käsitelty kasvatus- ja opetuslautakunnassa 16.10.2012 § 38.

Koulumatkan vaarallisuuden arvioinnissa käytetään apuna Ramboll Oy:n Koululiitujärjestelmän karttatulosteita vuodelta 2010. Koululiitu-ohjelma on arviointimenetelmä, jonka avulla voidaan määrittää koulutien suhteellinen vaarallisuus. Suhteellinen vaarallisuus perustuu Tiehallinnon tierekisterissä oleviin tiestötietoihin, kuten liikennemääriin, tienpientareiden leveyteen, nopeusrajoituksiin ja näkyvyyteen.



Kun tie on määritelty vaaralliseksi jollekin luokka-asteelle, ei tämän luokka-asteen oppilaan tule joutua kävelemään tietä pitkin koulukuljetuksen hakupaikkaan, vaan oppilaalle tulee järjestää koulukuljetus vaaralliseksi katsotun tien osuudelle. Pelkkää vaaralliseksi määritellyn tien ylitystä koulukuljetuksen hakupaikkaan ei katsota liian vaaralliseksi. Koulukuljetuksesta ja oppilaan hakupaikasta päätetään tapauskohtaisesti ottaen huomioon oppilaan ikä ja/tai muut olosuhteet.

### 3.2.7 Koulumatkan vaikeus tai rasittavuus

Mikäli koulumatka oppilaalle osoitettuun esi- tai perusopetuspaikkaan todetaan oppilaan ikä ja/tai muut olosuhteet esim. oppilaan kehitystaso tai terveydelliset syyt huomioon ottaen liian vaikeaksi tai rasittavaksi, voidaan oppilaalle myöntää oikeus kaupungin järjestämään koulukuljetukseen.

Huoltajan tulee liittää koulukuljetushakemukseen lääkärin, psykologin tai muun vastaavan tahon asiantuntijalausunto. Lausunnosta tulee ilmetä koulukuljetustarpeen perustelujen lisäksi oppilaalle suositeltava kuljetusmuoto ja ajanjakso, jolle koulukuljetus tulisi järjestää. Lausunto ei kuitenkaan velvoita kaupunkia järjestämään koulukuljetusta, vaan sitä käytetään asiantuntija-apuna päätöksenteossa.

Kunnan osoittamassa esi- tai perusopetuspaikassa opiskelevalle oppilaalle voidaan hakemuksesta myöntää koulukuljetus liikuntarajoitteen (ns. keppiläiset) perusteella tietyille ajanjaksolle. Tällöin koulukuljetuksen tarve tietyille ajalle tulee osoittaa lääkärinlausunnolla. Lääkärinlausuntoa käytetään aina vain asiantuntija-apuna koulukuljetuksesta päätettäessä. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### 3.2.8 Koulukuljetusten järjestäminen

Koulukuljetukset järjestetään perusopetuslain 32 §:n mukaisin perustein. Koulukuljetuksissa noudatetaan lisäksi Riihimäen kaupungin sivistyslautakunnan koulukuljetussäännössä hyväksymiä periaatteita.

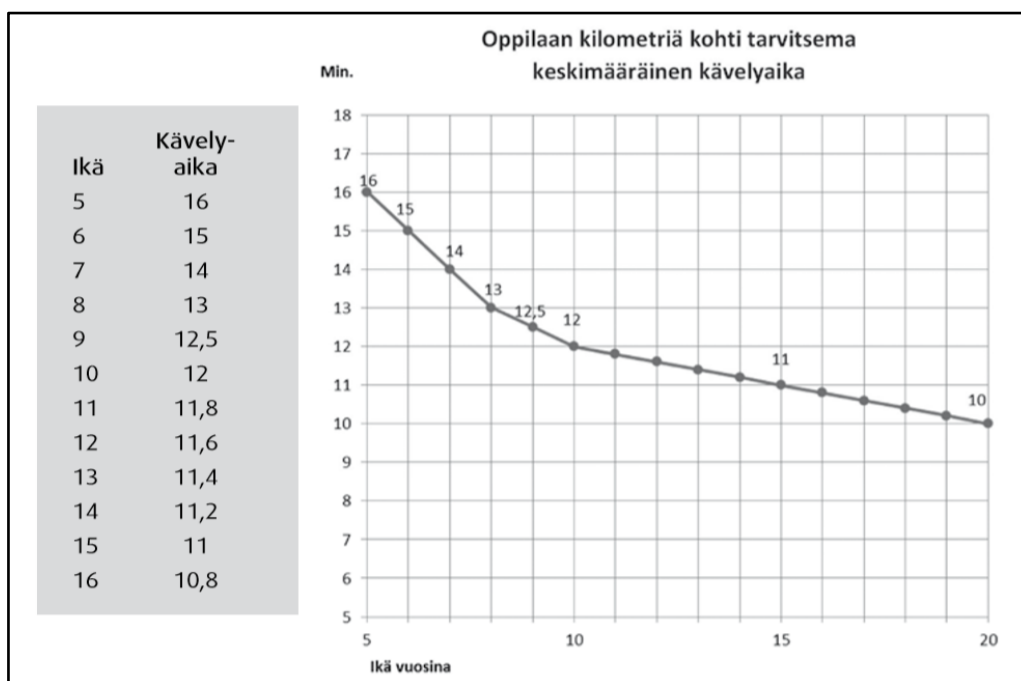
Koulukuljetukset pyritään järjestämään ensisijaisesti julkisella liikenteellä. Julkisesta liikenteestä Riihimäen kaupungin koulukuljetuksissa on käytössä seutu- ja paikallisliikenteen linja-autot. Mikäli koulukuljetusta ei pystytä järjestämään julkisen liikenteen avulla, järjestetään koulukuljetus muulla tavoin. Muita koulukuljetustapoja Riihimäen kaupungissa ovat koulukuljetusautot sekä tarvittaessa taksit.

Koulukuljetusta ei välttämättä järjestetä oppilaan koko koulumatkalle, vaan oppilaan tulee varautua siihen, että hän kulkee osan koulumatkasta jalan. Kuljetuksen myöntämisen perusteena oleva kilometriraja on pisin mahdollinen omavastuumatka oppilaan omatoimiselle kulkemiselle. Oppi-

laan koulukuljetukseen ja omatoimiseen kävelyyn kuluva yhteisaika ei kuitenkaan saa ylittää perusopetuslain mukaisia koulumatkan päivittäisiä aikoja. Tämä on otettava huomioon suunniteltaessa oppilaan omatoimisesti kuljettavan koulumatkan pituutta. Kotiportilta haetaan vain poikkeustapauksissa ja erikseen perustellusta syystä (esim. liikuntaeste).

Oppilaalla arvioidaan kuluva kävelyä kilometriä kohti keskimäärin tietty aika. Taulukossa 1. on esitetty keskimääräisiä kävelyaikoja ikäluokittain. (Riihimäen kaupunki, 2018)

Taulukko 1. Keskimääräisiä kävelyaikoja (Kuntaliitto, 2012).

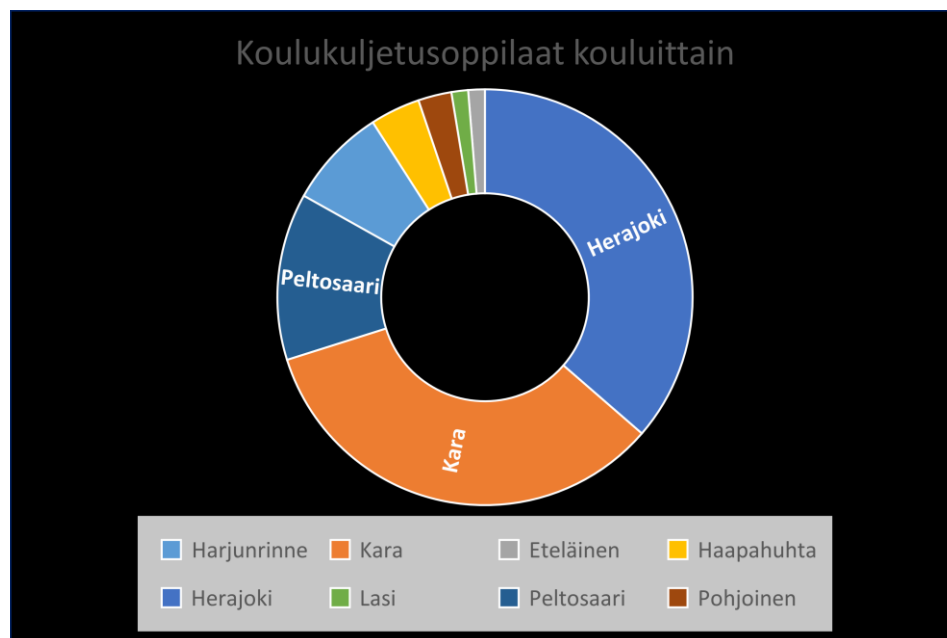


Oppilaalle saattaa koulukuljetusautojen reiteistä ja aikatauluista johtuen kertyä odotusaikaa aamulla ennen koulun alkamista sekä iltapäivällä koulun päättymisen jälkeen. Koulupäivän jälkeen kuljetusta odottavalle oppilaalle tulee järjestää mahdollisuus valvottuun toimintaan tai tarjota tila esim. läksyjen tekemiseen. Päivittäiset odotusajat pyritään kuitenkin pitämään mahdollisimman lyhyinä.

### 3.2.9 Koulukuljetusoppilaiden määrät

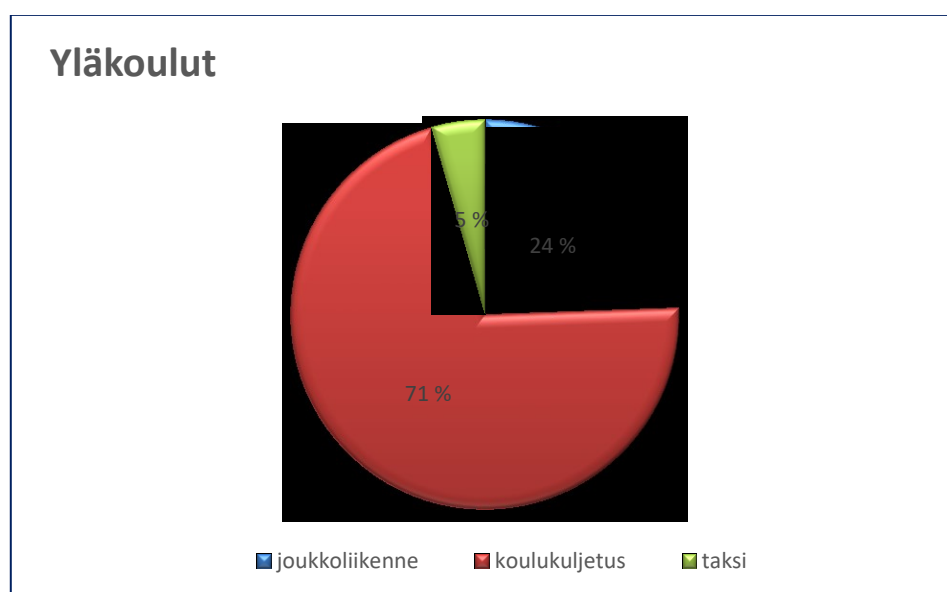
Kuljetusoppilaita on yhteensä 138 oppilasta, joista 45 oppilasta on yläkouluissa ja 93 oppilasta on alakouluissa. Joukkoliikennettä käyttää 49 oppilasta, koulukuljetuksissa on 75 oppilasta ja taksia käyttää 12 oppilasta. Oppilasmäärät ovat syksyn 2017 mukaisia.

Koulujen koulukuljetusoppilaat ovat jakautuneet alla olevan kuvan mukaisesti eri kouluihin. Herajoen koulun, Karan koulun ja Peltosaaren koulun oppilaat muodostavat valtaosan koulukuljetusoppilaista. Seuraavaksi eniten kuljetusta tarvitsevia kouluja ovat Harjunrinteen koulu, Haapahuhtan koulu, Lasitehtaan koulu ja Eteläinen koulu. Kaupungin muihin kouluihin ei ole koulukuljetustarvetta.



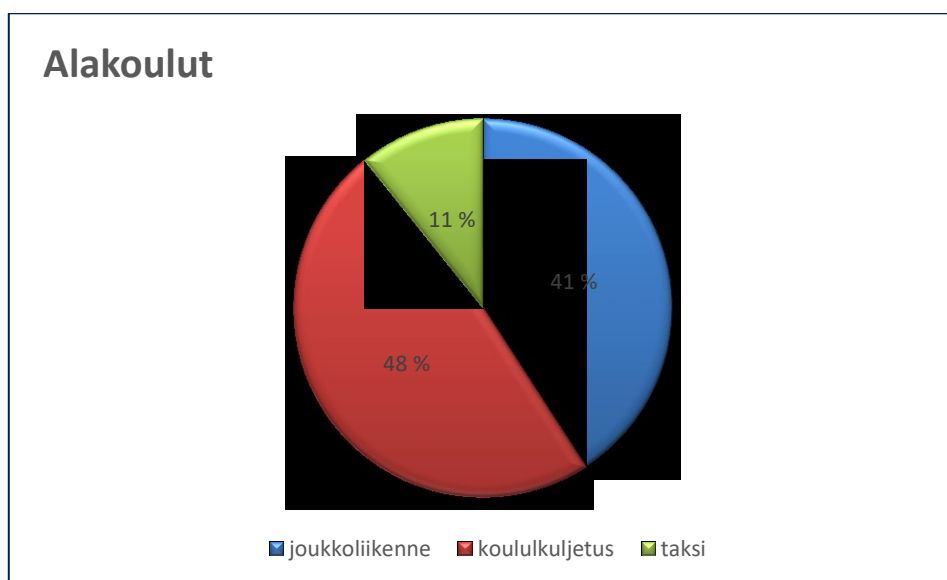
Kuva 11. Koulukuljetusoppilaiden jakautuminen koulun mukaan.

Yläkouluissa koulukuljetusoppilaat ovat jakautuneet eri kuljetusmuotojen mukaan seuraavasti: koulukuljetusta käyttäviä oppilaita on 71%, joukkoliikennettä käyttäviä oppilaita on 24% ja taksia käyttäviä oppilaita on 5%, joka on esitetty kuvassa 12.



Kuva 12. Yläkoulujen kuljetusoppilaat kuljetusmuodon mukaan.

Joukkoliikenteen ja taksin osuus on huomattavan pieni verrattuna koulukuljetuksiin käytäviin yläkoulun oppilaisiin. Vastaavasti alakoulujen oppilaiden osuus koulukuljetuksista on selkeästi pienempi kuin yläkoulun oppilaiden. Lähes puolet heistäkin käyttää koulukuljetuksia. Alakouluissa koulukuljetusoppilaat ovat jakautuneet eri kuljetusmuotojen mukaan seuraavasti: koulukuljetusta käyttäviä oppilaita on 48%, joukkoliikennettä käyttäviä oppilaita on 41% ja taksia käyttäviä oppilaita on 11%. Eri kuljetusmuotojen osuudet ovat esitettyinä kuvassa 13.



Kuva 13. Alakoulujen kuljetusoppilaat kuljetusmuodon mukaan.



Koulukuljetuksia ajavien autojen reitit ovat hyvin samankaltaiset autoilla yksi ja kaksi, jotka ovat esitettyinä kuvassa 15 sinisellä ja vihreällä. Auto kolme kuljettaa pääsääntöisesti kaupungin taajama alueen oppilaita, se on esitetty punaisella kuvassa 15.



Kuva 15. Koulukuljetusreitit eroteltuina eri värein.

### 3.2.11 Koulujen väliset siirtokuljetukset erityistapauksissa

Koulujen välisiä siirtokuljetuksia järjestetään erityistapauksissa. Näitä erityistapauksia ovat vieraskielisen oppilaan oman äidinkielen opetus ja elämäntilanteen tiedon tai oman uskonnon opetus. Oppilaan, joka osallistuu edellä mainituille tunneille, koulupäivä saattaa alkaa tai päättyä muussa kuin omassa koulussa. Mikäli ko. oppitunteja järjestetään kesken koulupäivän, muiden oppituntien välissä, järjestetään koulukuljetus, jos siirtyminen oppilaan omasta koulusta näiden aineiden opetuspaikkaan ja takaisin ei muutoin onnistu välitunnin aikana. Myös toissijaisessa koulussa opiskeleville oppilaille järjestetään koulukuljetus näissä erityistapauksissa.

Musiikkipainotteinen- ja montessoriopetus eivät oikeuta koulukuljetuksiin millään perusteella, koska kyse on toissijaisesta oppilaaksiotosta. Sivistyslautakunnan päätöksen mukaisesti oppilaat musiikkipainotteiseen opetukseen Eteläiselle ja Harjunrinteen koululle otetaan lukuvuodesta 2016 – 2017 alkaen toissijaisella oppilaaksiotolla (sivi § 181/17.11.2015) ja oppilaat montessoriopetukseen otetaan toissijaisella oppilaaksiotolla (koula § 9/25.1.2011). (Riihimäen kaupunki, 2018)

### 3.2.12 Koulukuljetusten aikataulut

Perusopetuslain mukaan opetus tulee kunnassa järjestää siten, että oppilaiden matkat ovat asutuksen, koulujen ja muiden opetuksen järjestämispaikkojen sijainti sekä liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Esiopetusta järjestettäessä tulee lisäksi ottaa huomioon, että opetukseen osallistuvilla lapsilla on mahdollisuus käyttää päivähoitopalveluita. (23.12.1999/1288)

Koulukuljetukset on pyritty järjestämään koulujen lukujärjestysten mukaan niin, että oppilaiden matkat olisivat mahdollisimman lyhyitä ja turvallisia. Koulukuljetusautoissa on aikatauluna toimiva matkustajaluettelo, jota päivitetään säännöllisesti esim. yläkoulujen jaksomuutosten mukaan.

Oppilaan on oltava viisi minuuttia ennen sovittua aikaa odottamassa sovittussa paikassa, eikä esimerkiksi jossain sen läheisyydessä. Koulukuljetuksen ei tarvitse odottaa oppilasta. Oppilasta ei myöskään tarvitse palata uudelleen hakemaan, mikäli tämä ei ole sovittuna aikana sovittulla paikalla. Huoltajan tulee ilmoittaa kuljettajalle, kun oppilas ei tarvitse koulukyytiä. Kuljettajalle on hyvä ilmoittaa oppilaan terveydentilaa koskevista seikoista esim. allergioista, jotka saattavat vaikuttaa kuljetuksiin.

Aamuisin koulukuljetusauto voi saapua hieman ilmoitettua aikaa myöhemmin. Koulukuljetusauto ei kuitenkaan saa ohittaa hakupaikkaa ennen aikataulun mukaista aikaa, elleivät kaikki ajolistojen mukaan hakupaikasta kyytiin nousevat oppilaat ole mukana. Iltapäivisin koulukuljetusoppilaat haetaan kouluilta suunnitellun ajoreitin mukaisesti. Iltapäivisin saattaa lukujärjestyksistä johtuen olla ”ruuhkahuippuja”, jolloin oppilaat voivat joutua odottamaan koulukuljetusta. (Riihimäen kaupunki, 2018)

Taulukko 2. Koulukuljetusautojen ajoaikoja eri viikonpäivinä.

	maanantai	tiistai	keskiviikko	torstai	perjantai
<b>Auto 1</b>	7.00–9.00	7.00–9.55	7.00–10.05	7.00–9.25	7.00–9.55
	11.55–15.30	12.00–16.05	12.00–16.15	13.15–16.10	11.50–15.15
<b>Auto2</b>	7.00–10.15	7.00–9.00	7.00–10.00	7.00–10.05	7.00–9.00
	12.00–16.20	11.45–15.00	12.20–16.25	12.00–16.00	11.45–16.10
<b>Auto 3</b>	7.10–9.00	7.20–8.50	7.00–9.00	7.25–9.00	7.20–9.00

Taulukossa 2 esitetyt ajat ovat arvioituja aikoja, kuinka kauan maksimissaan eri autoilla kuluu koululaisten kuljetukseen eri viikonpäivinä. Koulukuljetusautojen ajoajat vaihtelevat viikonpäivien lisäksi myös koulujen jaksojen vaihtuessa, joka aiheuttaa kuljetusten uudelleen suunnittelua ja organisointia.

### 3.3 Sosiaalihuollon kuljetuspalvelut

#### 3.3.1 Yleistä

Lainsäädäntö velvoittaa kunnat järjestämään sosiaali- ja terveyspalveluja asukkailleen. Sosiaalihuoltolain 14 §:ssä säädetään, että kunnallisina sosiaalipalveluina on järjestettävä mm. sosiaalityötä, sosiaaliohjausta, sosiaalista kuntoutusta, perhetyötä, kotipalvelua, kotihoitoa, asumispalveluja, laitospalveluja ja liikkumista tukevia palveluja. Lisäksi pykälä velvoittaa kunnat järjestämään sosiaalipalveluina erityislaeissa mainittuja palveluja, kuten kehitysvammaisten erityishuollosta ja vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista annettujen lakien mukaisia palveluja ja tukitoimia. Vammaispalvelulainsäädännössä palvelut ja tukitoimet jaetaan kunnan erityisen järjestämisvelvollisuuden ja kunnan yleisen järjestämisvelvollisuuden alaisiin palveluihin ja tukitoimiin. Sosiaali- ja terveydenhuollon suunnittelusta ja valtiosuudesta annetun lain 3 §:n mukaan kunnan on osoitettava voimavaroja valtiosuuden perusteena olevaan sosiaali- ja terveydenhuoltoon. Tämä tarkoittaa, että kaikkiin lakisääteisiin – sekä yleisen että erityisen järjestämisvelvollisuuden alaisiin – palveluihin ja tukitoimiin on varattava voimavaroja eli määrärahoja. (THL, 2016)

Sosiaalitoimen kuljetusten piirissä Riihimäellä on noin 500 vammaispalvelulain mukaisen kuljetuspalvelun asiakasta. Sosiaalihuoltolain mukaista kuljetuspalvelua käyttää puolestaan noin 100 asiakasta. Kuljetuspalvelun taksikortilla voi matkustaa palveluliikenteessä ilman omavastuuta, mutta tämän mahdollisuuden käyttö on hyvin vähäistä. Palveluliikenteen autoa hyödynnetään vammaisten toimintakeskuksen ryhmäkuljetuksissa sekä aamuisin että iltapäivisin. Vanhusten päivätoiminnan kuljetuksiin on kilpailutettu omat kuljetuksensa. Kuljetussopimukset ovat voimassa heinäkuun 2017 loppuun saakka. Lisäksi niihin sisältyy 1+1 vuotinen optiomahdollisuus. Käytännössä sekä koulukuljetusten että sosiaalitoimen kilpailuttamien kuljetusten nykyiset sopimuskaudet ulottuvat optioineen heinäkuun 2019 loppuun saakka. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2015)

#### 3.3.2 Vanhusasiakkaiden päivätoiminta

Päivätoiminta tukee ja edistää kotona asuvan vanhuksen terveyttä, hyvinvointia ja itsenäistä toimintakykyä lisäten turvallisuutta. Päivätoiminta tuo vaihtelua elämään ja rikastuttaa vanhuksen arkea. Toiminta tarjoaa asiakkaille virikkeellisen ja kuntouttavan päivän sekä sosiaalisia kontakteja. Päivän aikana on yhteistä virikkeellistä toimintaa ja vanhusta kannustetaan omien voimavarojen käyttöön. Omaishoitajalle päivätoiminta antaa mahdollisuuden omaan vapaa-aikaan ja lepoon. Asiakkaille järjestetään tarvittaessa kuljetus. (Riihimäen kaupunki, 2018). Päivätoimintaa järjestetään Riihimäellä Rautatienpuiston toimintakeskuksessa.



Muistisairaiden päivätoiminta järjestetään Rentukassa. Toiminta tarjoaa tavoitteellista ja kuntouttavaa, asiakkaan omia voimavaroja tukevaa toimintakyvyn ylläpitämiseen tähtäävää ja virkistävää toimintaa kotona asuville muistisairaille. Toiminnan tärkeänä painopisteenä on myös fyysisen toimintakyvyn ylläpitäminen. Toiminnan sisältö vaihtelee asiakkaiden kiinnostuksen ja voimavarojen mukaan. Päivittäiset asiakasryhmät kootaan asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### 3.3.3 Kehitysvammaisten työtoiminta

Riihimäen kaupunki tarjoaa työ- ja päivätoimintaa noin 110 henkilölle toimintakeskus Rivakassa. Toimintakeskus Rivakan toiminta-ajatuksena on järjestää kehitysvammaisten erityishuoltolain ja sosiaalihuoltolain mukaista palvelua sekä muiden osatyökykyisten osallisuutta ja omatoimisuutta edistävää ja tukevaa toimintaa yhdessä lähiyhteisön ja verkostojen kanssa. Toimintakeskus toimii Riihimäen kaupungin aikuisten sosiaalisen hyvinvoinnin edistämisen palveluissa. Tavoitteena on vahvistaa palvelua tarvitsevien sosiaalisia taitoja ja mahdollistaa vaihtoehtoja kuntalaisille toimintoissamme. Erityishuoltolain mukaiseen työ- ja päivätoimintaan kuuluu tarvittaessa kuljetus.

### 3.3.4 Kehitysvammaisten koululaisten aamu- ja iltapäivätoiminta

Koululaisten aamu- ja iltapäivätoimintaa järjestetään lapsille ja nuorille, jotka kehitysvammansa tai vaikean autismin vuoksi eivät pysty olemaan yksin kotona ennen koulupäivän aloittamista tai koulupäivän jälkeen. Palvelulla mahdollistetaan vanhempien työssäkäynti tai opiskelu päiväaikaan. Hoito on ryhmämuotoista toimintaa koulun yhteydessä. Palvelu perustuu lakiin kehitysvammaisten erityishuollosta ja sisältää tarvittaessa kuljetuksen.

### 3.3.5 SHL- ja VPL-kuljetuspalvelut

Sosiaalihuoltolain 23 §:n mukaan esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Liikkumista voidaan lain mukaan järjestää seuraavasti:

- julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjatulla
- harjoittelulla
- saattajapalveluna
- ryhmäkuljetuksina
- korvaamalla taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla
- tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kustannukset
- muulla soveltuvalla tavalla

Sosiaalihuoltolain nojalla järjestettävä liikkumisen tuki on tarkoitettu

henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä alentuneen toimintakyvyn, sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen syyn perusteella ja joille tuki liikkumiseen on tarpeen jokapäiväiseen elämään kuuluvien asioiden hoitamista varten. Sosiaalihuoltolain mukaista liikkumisen tukea myönnetään asiointi- ja virkistysmatkoihin ikääntyneille henkilöille, jotka tarvitsevat tukea ikääntymiseen liittyvän toimintakyvyn heikentymisen vuoksi sekä muille liikkumisessa tukea tarvitseville henkilöille, jotka eivät ole oikeutettuja vaikeavammaisten kuljetuspalveluihin.

Vammaispalvelulain mukaista kuljetuspalvelua myönnetään hakemuksesta vaikeavammaiselle henkilölle, joka ei saa kulkemiseen tukea muiden säädösten nojalla ja jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia (VpA 5 §). Kuljetuspalvelun tarpeen tulee johtua vammasta tai sairaudesta, joista aiheutuva haitta on pysyvä tai pitkäaikainen. Palvelun myöntäminen perustuu hakijan kanssa tehtyyn palvelusuunnitelmaan. Sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuspalvelupäätöksiä on voimassa vuoden 2018 alussa 162 ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuspalvelupäätöksiä 379. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### 3.3.6 Kuljetuspalvelujen järjestämistavat

Kunnalla on oikeus valita kuljetuspalvelun järjestämistapa. Kunta ei voi kuitenkaan rajoittaa vammaisen henkilön yksilöllistä oikeutta saada hänelle sopivia palveluja ja tukitoimia. Viranhaltijan on varmistettava kuljetuspalveluja järjestettäessä, että kyseessä olevan vaikeavammaisen henkilön yksilölliset tarpeet liikkumiseen toteutuvat ja että valitut kuljetusten järjestämistavat soveltuvat yksittäiselle palveluun oikeutetulle henkilölle.

Kun kunta tekee sopimuksen yksityisen palveluntuottajan kanssa siitä, että palvelun tuottaja tuottaa ja järjestää viranomaiselle kuuluvan lakisääteisen tehtävän, voivat kunta ja palveluntuottaja keskenään sopia siitä, että palveluntuottaja vastaa asiakkaalle aiheutuneista vahingoista. Lakisääteisen palvelun järjestämisvastuussa oleva kunta ei voi kuitenkaan sopimuksella siirtää palvelun tuottajalle omaa korvausvastuutaan asiakkaaseen nähden. (THL, 2018)

### 3.3.7 Julkinen liikenne

Liikennepalvelujen esteellisyys rajoittaa vammaisten henkilöiden liikkumisvapautta. Vammaisilla henkilöillä ei ole usein samassa määrin liikkumisen mahdollisuuksia tai vapautta valita kulloiseenkin tilanteeseen sopivinta liikennevälinettä kuin muilla kansalaisilla. Joukkoliikenteen palvelutasoa suunniteltaessa eri väestöryhmien tarpeet tulisi ottaa huomioon niin, että mahdollisimman monilla olisi mahdollista valita liikkumismuodoksi julkinen liikenne (STM 2010, 41–42.) Puutteet julkisessa liikenteessä

koskevat erityisesti sellaisia vammaisia henkilöitä, jotka eivät täytä vammaispalvelulain mukaisen vaikeavammaisen kuljetuspalvelun edellytyksiä, mutta joilla ei esimerkiksi julkisen liikenteen pitkien välimatkojen takia ole mahdollista selviytyä jokapäiväisten asioiden hoidosta julkisen liikenteen avulla eikä ole mahdollisuutta oman auton käyttöön mm. sairauden tai vamman takia. Uusi sosiaalihuoltolaki (1301/2014) tuli pääosin voimaan 1.4.2015. Sen 23 § sääntelee liikkumista tukevia palveluja. Esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Laissa säädetään sosiaalihuoltona järjestettävästä liikkumisen tuesta henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi. Yksilöllisiä kuljetuspalveluja ei järjestetä henkilölle, joka on oikeutettu kuljetuksiin tai niiden kustannusten korvaamiseen muun lain nojalla. Uudistus koskee juuri sitä kohderyhmää, joka ei täytä vammaispalvelulain mukaisen vaikeavammaisen kuljetuspalvelun edellytyksiä. (Riihimäen seudun vammaispoliittinen ohjelma 2015-2020, 2015)

### 3.3.8 Vammaispalvelujen kuljetukset

Kuljetuspalvelulla tuetaan omatoimista liikkumista. Se on tarkoitettu vaikeimmin vammaisille henkilöille, jotka eivät voi käyttää julkista liikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Kuljetuspalvelulla mahdollistetaan välttämättömät työ- ja opiskelumatkat sekä liikkuminen vapaa-ajalla bus-silipun hinnalla. Kuljetuspalvelumatkat tehdään taksilla tai invataksilla. Vapaa-ajan matkoja voi saada vähintään 18 matkaa kuukaudessa Riihimäen kaupungin sekä naapurikuntien (Hausjärvi, Janakkala, Loppi ja Hyvinkää) alueella. Käyttämättömiä matkoja ei voi siirtää seuraavalle kuukaudelle. Asiakkaalla saa olla mukana matkalla tarpeellinen saattaja. Matkoja ei voi käyttää sairausvakuutuslain piiriin kuuluviin matkoihin kuten terveystes-tus- tai sairaalamatkoihin. (Riihimäen kaupunki, 2018)

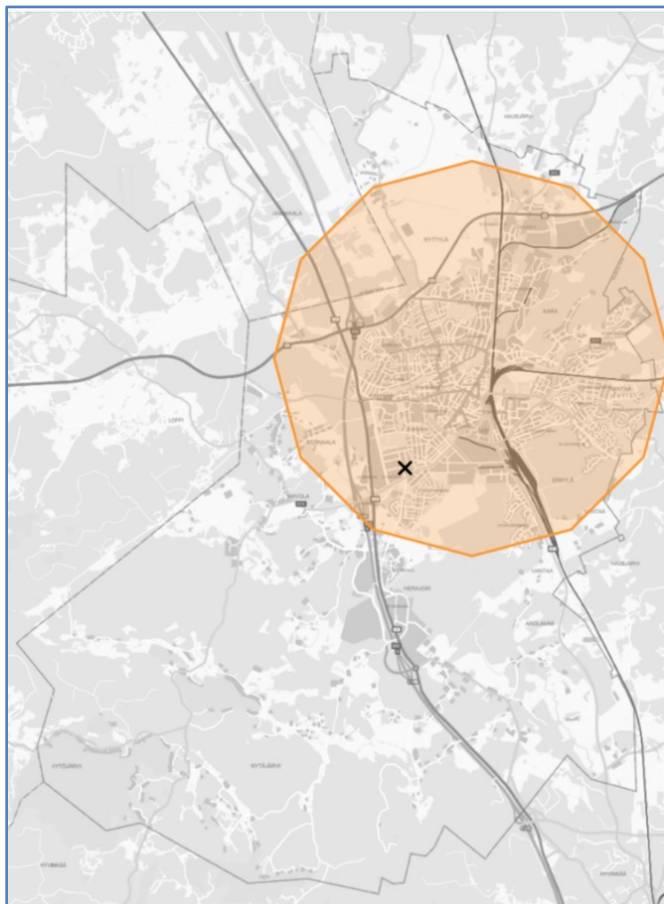
### 3.3.9 Toimintakeskus Rivakan kuljetukset

Asiakkaita päivä- ja työtoimintakeskus Rivakan kuljetuksissa on päivittäin 34–40 henkilöä ja osa asiakkaista käyttää apuvälineitä, kuten pyörätuolia tai rollaattoria. Pyörätuolissa oleva matkustaja tarvitsee hissillä varustetun auton. Palvelulinjaa käyttäviä asiakkaita on 24–28 henkilöä ja invataksia käyttää 9–12 henkilöä päivästä riippuen. Toimintakeskuksen kuljetuskilo-metrit invataksilla ovat noin 80 km viikossa. Palvelulinjaa käyttävien osuus on huomattavasti suurempi kuin invataksin osuus. Päivittäiset asiakas- ja apuvälinemäärät ovat esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Henkilö- ja apuvälinemääriä toimintakeskus Rivakan kuljetuksissa.

Kuljetusmuoto	maanantai	tiistai	keskiviikko	torstai	perjantai
Palvelulinja	25	28	28	25	24
Invataksi	9	12	10	10	11
Apuväline	3	4	3	3	4
<b>Yht. henkilöä</b>	<b>34</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

Alueellisesti toimintakeskus Rivakan kuljetukset ovat pääsääntöisesti kaupungin taajama-alueella, joka on esitetty kuvassa 16. Toimintakeskus Rivakka on merkitty kuvaan 16. merkillä X.



Kuva 16. Toimintakeskus Rivakan kuljetukset.

Toimintakeskuksen kuljetuksia järjestetään arkisin maanantaista perjantaihin, juhlapyhien yhteydessä voi olla poikkeuksia kuljetuksissa ja päivätoiminta tilapäisesti kiinni. Kuljetukset alkavat aamulla noin klo. 7.30 alkaen ja asiakkaat ovat perillä toimintakeskuksella aamu kahdeksan ja yhdeksän välillä. Kuljetukset toimintakeskukselta kotiin lähtevät iltapäivällä

yhden ja kolmen väliin siten, että ne päättyvät klo.15.30 –17.00 välisenä aikana. Kesällä toiminnassa on tauko, Rivakka on suljettu heinäkuussa 2.7-29.7.2018. Toimintakeskuksen kuljetusajat ovat esitettynä taulukossa 4.

Taulukko 4. Toimintakeskuksen kuljetusten ajoaikoja.




Kuljetusmuoto	aamu	iltapäivä
Palvelulinja	7.30 – 8.25	14.30–15.45
Auto 1	7.30 – 9.00	13.00 – 17.00
Auto 2	7.30 – 9.00	13.00 – 17.00

### 3.3.10 Yksilöllisen opetuksen pienryhmä

Lasitehtaan koululla on järjestetty oppiminen ja koulunkäynti yksilöllisen (YPR) opetuksen pienryhmässä. Yksilöllisen opetuksen pienryhmä (YPR) on tarkoitettu pääosin oppilaille, joilla on kehitysvammadiagnoosi. Oppilailla on pääsääntöisesti pidennetty oppivelvollisuus. Jokaiselle oppilaalle laaditaan henkilökohtainen opetuksen järjestämistä koskeva suunnitelma HOJKS. Lasitehtaan koulun YPR-ryhmässä opetus toteutetaan toimintalueittain: motoriset taidot, kieli ja kommunikaatio, kognitiiviset taidot, sosiaaliset taidot ja päivittäiset taidot. Opetus sisältää runsaasti samojen asioiden kertausta eri yhteyksissä, se on havainnollista ja strukturoitua. Opetus ja oppimäärät yksilöllistetään oppilaan edellytyksiä vastaaviksi, joten jokainen oppilas etenee omien kykyjensä ja taitojensa mukaan. Alkuopetuksessa vahvistetaan oppilaan perusvalmiuksia aistihavaintoja ja hahmotamista ja harjoitellaan itsenäistä työskentelyä ja muita koulutaitoja omaan elämään liittyviin sisältöihin tukeutuen. Oppimisympäristöä ja aihe sisältöjä laajennetaan 1-6 luokilla ja itsenäisen työskentelyn taitoja varmennetaan. Luokilla 7-9 opetellaan suurempia kokonaisuuksia enemmän oppiaineisiin tukeutuen, tuetaan nuoren kasvua kohti aikuisuutta, kodista irtautumista ja työelämään siirtymistä. Yksilöllisen opetuksen pienryhmän opetuksesta vastaa erityisopettaja, lisäksi luokassa työskentelee koulunkäynninohjaajia. (Riihimäen kaupunki, 2018)

Kuljetusten piirissä on tällä hetkellä kuudesta kymmeneen oppilasta. (Tieto päivitetty 21.1.2018). Kuljetuksia hoitavat, vammaispalvelut, koulukyyti tai taksi ja oppilaan koti sekä invataksi. Kuvassa 17 on esitetty eri tahot, jotka järjestävät YPR-luokan oppilaiden kuljetuksia. Taulukossa 5 on esitetty lasten saapumis- ja tuloajat sekä kuljettava taho värikoodein. Kuljetukset ajoittuvat siten, että oppilaat ovat koululla klo. 7.40–9.00 ja kotiinlähtö vaihtelee klo. 13.00–16.30 välisellä ajalla.

Kuljettavat tahot värikoodein:

	Koulukuljetus/taksi
	Vammaispalvelu/ <u>inva</u> -auto
	Koti

Kuva 17. Taulukon 5 värikoodit kuljettavien tahojen mukaan.

Taulukko 5. YPR -luokan oppilaita kuljettavat tahot ja kuljetusajat.

LAPSI	MA	TI	KE	TO	PE
A	tulo 9.00	tulo 7.55	tulo 8.55	tulo 8.55	tulo 8.55
	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 15.45</i>
B	tulo 9.00	tulo 8.00	tulo 9.00	tulo 8.00	tulo 9.00
	<b>haku 14.45</b>	<b>haku 14.00</b>	<b>haku 14.45</b>	<b>haku 14.45</b>	<b>haku 14.00</b>
C	tulo 7.40	tulo 7.40	tulo 7.40	tulo 7.40	tulo 7.40
	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 14.45</i>	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 14.15</i>
D	tulo 8.00	tulo 8.00	tulo 8.00	tulo 8.00	tulo 8.00
	<i>haku 16.30</i>	<i>haku 16.30</i>	<i>haku 16.30</i>	<i>haku 16.30</i>	<i>haku 16.30</i>
E	tulo 7.40	tulo 8.00	tulo 8.00	tulo 9.00	tulo 8.00
	<i>haku 15.45</i>	<i>haku 15.30</i>	<i>haku 15.30</i>	<i>haku 15.30</i>	<i>haku 15.30</i>
F	tulo 9.00	tulo 9.00	tulo 9.00	tulo 9.00	tulo 9.00
	<i>haku 13.00</i>	<i>haku 13.00</i>	<i>haku 13.00</i>	<i>haku 13.00</i>	<i>haku 13.00</i>

### 3.3.11 Vanhuspalveluiden kuljetukset

Sosiaalihuoltolain mukainen kuljetuspalvelu tukee ensisijaisesti ikääntyneiden itsenäisen elämisen mahdollisuuksia kotona, mikäli asiakas ei pääse kulkemaan palvelulinjalla tai muulla julkisella liikenteellä. Kuljetuspalvelumatkat on tarkoitettu auttamaan asiakkaan omatoimista päivittäisten asioiden hoitamista ja sosiaalisen elämän ylläpitämistä.

Kuljetuspalveluja myönnetään omatoimisesti kotona asuville asiakkaille enintään kahdeksan yhdensuuntaista taksimatkaa kuukaudessa yksilölli-

seen tarpeeseen perustuen. palvelutalossa asuville asiakkaille myönnetään enintään neljä yhdensuuntaista taksimatkaa. Asiakkaalta perittävä maksu on sama kuin Riihimäen sisäisen linja-autoliikenteen taksa.

Taksimatkat voi tehdä vain Riihimäen kaupungin alueella. Mikäli asiakas matkustaa Riihimäen ulkopuolelle, maksaa hän itse matkastaan Riihimäen kaupungin rajojen ulkopuolisen osuuden suoraan taksinkuljettajalle. Käyttämättä jääneitä matkoja ei voi siirtää muille kuukausille.

Sosiaalihuoltolain mukaista kuljetuspalvelua ei voi käyttää sairaala-, terveyskeskus-, poliklinikka- tai kuntoutusmatkoihin. (Riihimäen kaupunki, 2018)

### 3.3.12 Vanhusten päivätoiminta kuljetukset

Päivätoimintaa järjestetään vanhuksille Rautatiepuiston ja Rentukan päivätoimintayksikössä sekä lisäksi järjestetään saunakuljetuksia Riihikotiin.

Matkustajia päivätoiminnan kuljetuksissa on eri viikonpäivinä eri määrä, Rautatiepuiston päivätoimintayksikössä 21–23 asiakasta ja Rentukan päivätoimintayksikössä 9–14 asiakasta sekä Riihikodin saunakuljetuksissa noin neljä asiakasta.

Matkustajamääriin saattaa tulla muutoksia asiakkaiden vaihtuessa ja tilapäisten poissaolojen vuoksi. Reitti vaihtelee päivittäin, mutta toistuu pääosin viikoittain. Suurin kuljetettavien määrä voi olla 26 henkilöä Rautatiepuiston päivätoimintayksikön kuljetuksissa ja 16 henkilöä Rentukan päivätoimintayksikön kuljetuksissa. Arvioidut ajokilometrit viikossa ovat 260 km Rautatiepuiston toimintayksikön osalta ja 285 km Rentukan toimintayksikön osalta sekä 43 km Riihikodin saunakuljetusten osalta. Ajankäyttö Rentukan (muistisairaiden päivätoiminnan) asiakkaiden noutamisessa on erityisesti huomiotava, sillä saattaa olla, että asiakas ei ole valmiina lähtöön auton saapuessa, vaan häntä autetaan esim. pukeutumisessa. Rentukan kuljetuksissa on mukana hoitaja.

Taulukko 6. Henkilö- ja apuvälinemääriä vanhusasiakkaiden päivätoimintakuljetuksissa toimintakeskuksen mukaan.

Kohde	maanantai	tiistai	keskiviikko	torstai	perjantai
<b>Rautatiepuisto</b>	22	22	14+7	22	23
<b>Rentukka</b>	9–14	9–14	9–14	9–14	9–14
<b>Saunakuljetus</b>	4	4	4	4	4
<b>Apuväline</b>	10	10	7	7	8

Päivätoimintakuljetuksissa on huomioitava lisäksi apuvälineitä käyttävien asiakkaiden määrät. Apuvälineitä kuljetuksissa voi olla päivästä riippuen jopa yhdeksän rollaattoria ja pyörätuoli. Apuvälineiden määrä vaihtelee päiväkohtaisesti ja toimintakeskuksien mukaan.

Alueellisesti päivätoimintayksiköiden kuljetukset ovat pääsääntöisesti Riihimäen taajama-alueella. Kuvassa 18 on esitetty Rautatiepuiston päivätoimintakuljetusten alue vihreällä.



Kuva 18. Rautatiepuiston päivätoimintakuljetukset.

Kuvassa 19 on esitetty Rentukan päivätoimintakuljetusten alue sinisellä. Toimintakeskukset ovat merkittyinä X:llä kuviin 18 ja 19.





Kuva 19. Rentukan päivätoimintakuljetukset.

Kuljetuksia järjestetään arkisin maanantaista perjantaihin, kuljetukset alkavat asiakkaiden kotoa niin, että he ovat Rautatiepuiston päivätoimintayksikössä viimeistään klo 9.00 ja Rentukan päivätoimintayksikössä klo. 9.15. Kotiinlähtökuljetukset ovat Rautatiepuistosta klo. 14.15 alkaen ja Rentukasta 14.30 alkaen. Riihikodin saunakuljetukset ovat maanantaisin ja tiistaisin niin, että asiakkaat ovat perillä porrastetusti klo. 11.00 – 13.00 ja kotiinlähtö ajoittuu klo. 12.15 – 14.00 välille. Kuljetukset päättyvät noin klo. 15.30 – 17.00 väliselle ajalle. Vanhusasiakkaiden päivätoimintakuljetukset ovat esitettynä taulukossa 7.

Taulukko 7. Vanhusasiakkaiden päivätoimintakuljetusten ajoaikoja.

Kohde	tuloaika	lähtöaika
Rautatiepuisto	9.00	14.15
Rentukka	9.15	14.30
Saunakuljetus	11.00–13.00	12.15–14.00

## 4 TARKASTELUT

Tässä luvussa on nostettu esiin analyysissa havaittuja haasteita henkilökuljetusten järjestämisestä tilaajan kannalta katsottuna. Lisäksi tässä on kuvattuna Riihimäen kaupungin henkilökuljetusmääriä alueittain ja nostettu esiin erityisesti haja-asutusalue kaupungin eteläosassa, jossa ei ole tarjolla kaikille avointa joukkoliikennettä. Tavoitteena on saada aikaan kaikille palvelutasoltaan tasapuolinen ja tarkoituksenmukainen kuljetussuunnitelma.

### 4.1 Tilaajan haasteita kuljetusten järjestämisessä

Valtion ja kuntien henkilökuljetuskustannukset ovat olleet viime vuodet voimakkaassa kasvussa, kasvaen noin 10 % vuosittain. Vuosittain henkilökuljetusten hankkimiseen ja korvaamiseen käytetään noin miljardi euroa julkista rahaa. Kustannuksia kasvattavat väestön ikääntyminen ja sitä kautta lisääntyvä palveluntarve sekä palvelujen keskittyminen suurempiin kuntakeskuksiin. Kaikille avoimen joukkoliikenteen karsiminen rahoituksen tai matkustajien vähenemisen johdosta lisää edelleen tarvetta kalliimmille erilliskuljetuksille. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015.)

- ➔ Tarkasteluissa heräsi kysymys, olisiko mahdollista saada aikaan kustannussäästöjä yhdistämällä eri asiakasryhmien kuljetuspalveluja.
- ➔ Tarkastelemalla koulukuljetussäännön asettamia kilometrirajoja lähimmälle avoimen joukkoliikenteen pysäkille, olisi mahdollista ohjata koulukuljetusoppilaita käyttämään joukkoliikennettä.
- ➔ Perusopetuslain mukaan oppilaalla on oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen, mikäli koulumatka on yli viisi kilometriä. Riihimäellä oppilaalle myönnetään koulukuljetus jo kolmen kilometrin ylittyessä esiopetuksessa ja 1.-3. luokan oppilaalle.

#### 4.1.1 Kuljetusten suunnittelu ja organisointi

Kuljetusten reitti- ja aikataulumuutosten suunnittelu ja organisointi on vaikeaa nykyisellään, koska kaupungilla ei ole tarpeeksi henkilöresursseja. Liikennöitsijät käytännössä itse suunnittelevat ja toteuttavat reitit ja kuljetukset. Asiakkaat ilmoittavat kuljetustarpeistaan suoraan liikennöitsijöille/kuljettajille, jolloin tilaaja ei ole tietoinen kuljetuksissa tapahtuvista muutoksista.

- ➔ Kunnissa kuljetusten suunnittelu ja toteutus voidaan tehdä hajautetusti toimialoittain tai keskitetysti kuljetuskoordinaattorin tai erillisen kuljetuksista vastaavan yksikön tehtävänä. Nykyisellään Riihimäellä suunnittelu ja toteutus tehdään hajautetusti, mutta asianosaiset henkilöt tekevät tätä organisointia oman työnsä ohella. Tarpeellista olisi

nimetä kuljetuskoordinaattori, joka huolehtisi siitä, että kunnan liikennepalvelut järjestetään yhteistyössä ja rationaalisesti ottaen huomioon käytettävissä olevat liikennepalvelut. Koordinointihenkilö voisi olla miltä toimialalta tahansa, mutta välttämätöntä olisi, että hänelle varattaisiin riittävästi aikaa ja riittävät toimintavaltuudet koordinoititehtävään. Koordinoinnin tueksi olisi tarpeen perustaa eri toimialojen edustajista koottu henkilökuljetusryhmä, koska päätökset kuljetusoikeuksista tekee kuitenkin jokaisella toimialalla johtosääntöjen osoittama viranhaltija.

#### 4.1.2 Kuljetusten yhdistäminen

Erilaiset asiakasryhmät asettavat omat reunaehdot kuljetusten järjestämiselle, koska heidän henkilökohtaiset ominaisuutensa ja rajoitteensa ovat otettava huomioon kuljetuksia yhdistettäessä.

- Omina kuljetuksinaan on pidettävä muistisairaiden vanhusten kuljetukset, joissa hoitaja on mukana auttamassa asiakasta.
- Kehitysvammaisia asiakkaita ei voida automaattisesti yhdistää muiden kanssa. Esimerkkinä tilanne, jossa asiakkaan poistuminen autosta saattaa kestää jopa 40 min.
- Yksilöllisen opetuksen pienryhmän oppilaita ei voida yhdistää myöskään automaattisesti muiden kuljetusten kanssa.

Edellä mainittujen asiakasryhmien kuljetusten yhdistäminen muihin kuljetuksiin ei onnistu sujuvasti, koska he saattavat tarvita sellaista joustoa mm. aikatauluihin, ettei sitä ole mahdollista toteuttaa yhdistetyssä kuljetuksessa.

- ➔ Tarkasteluissa huomattiin, että ainoat mahdollisesti yhdisteltävissä olevat asiakasryhmät ovat koululaiset ja Rautatiepuiston vanhusasiakkaat.
- ➔ Päivätoimintojen kuljetusten osalta huomioitava minä viikonpäivänä miltäkin alueelta asiakkaat käyttävät kuljetuspalveluita, ettei tulisi ylimääräistä edestakaisin ajoa varsinkaan haja-asutusalueilla missä matkoihin kuluu huomattavasti aikaa suhteessa kuljetettavien asiakkaiden määrään.

#### 4.1.3 Kuljetuskalustossa huomioitavia seikkoja

Koulukuljetuksia on hoidettu tähän asti kahdella 1+19 paikkaisella autolla Paalijärven ja Hirvijärven suunnalla ja yhdellä 6+1 paikkaisella autolla, joka palvelee lähinnä taajama-alueella ja kaupungin pohjoisosassa.

Kalustolle ja kuljettajalle asetettuja yleisiä vaatimuksia:

- Kaikissa koulukuljetuksiin käytettävissä autoissa tulee olla alkolukko, joka täyttää valtioneuvoston asetuksen 474/2008 2 §:n mukaiset, alkolukolle asetetut tekniset vaatimukset.
- Ajoneuvojen tulee olla varustettuja asianmukaisen lainsäädännön edellyttämällä ”koulukyyti”-kilvellä tai kuvalla.
- Kuljetuspalvelun tulee olla kaikki turvallisuusvaatimukset täyttävää. Liikennöitsijän tulee huomioida kaikki, mitä koulukuljetuksen osalta kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä on säädetty ja määrätty (mm. liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestyksestä).
- Kuljettajan tulee toimittaa työnantajalle Rikostaustaote lasten kanssa toimimiseen (Laki lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä 504/2002).
- Jokaisella matkustavalla on oltava oma istumapaikka ja turvavyö.
- Seisomapaikoilla kuljettaminen on ehdottomasti kielletty.

Sosiaalitoimen kuljetuspalveluissa kaluston esteettömyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Panostukset joukkoliikenteen ja kuljetuspalveluiden kaluston esteettömyyteen tuottavat selviä säästöjä vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisissa kuljetuspalveluissa.

Sosiaalitoimen kuljetuspalveluja hoidetaan kahdella 1+12 paikkaisella invataksilla sekä palveluliikenteen autolla, joka on 1+16 paikkainen matalalattiainen pikkubussi.

➔ Tulevaisuutta ajatellen kilpailutuksessa kaluston osalta olisi hyvä huomioida seuraavaa:

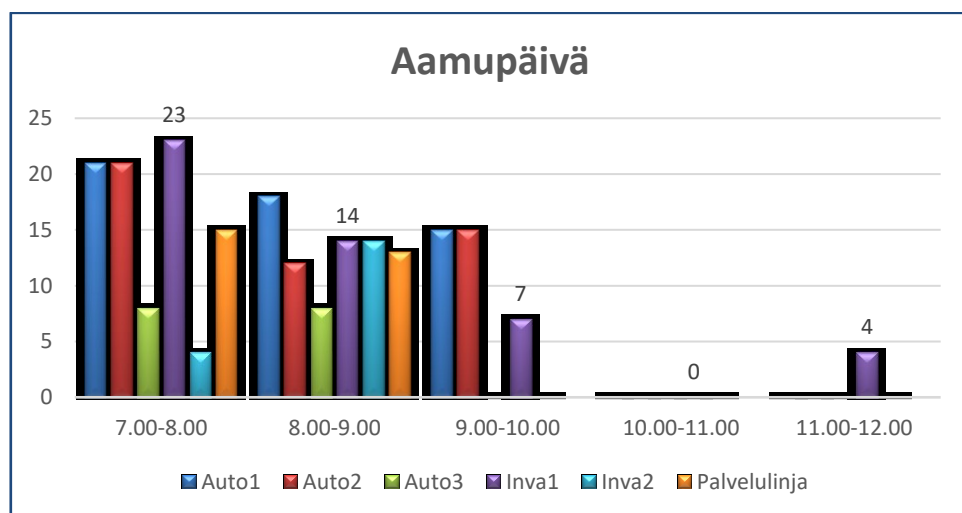
- Kuljetuskaluston kokoa ei kannata paljoa kasvattaa. Kuljetusympäristö tuo haasteita isommalle kalustolle ja tuo haasteita reittisuunnitteluun. Lisäksi mahdolliset noudot kotipihalta eivät olisi mahdollisia.
- Kevyemmässä kalustossa on autot helpompi varustaa pyörätuoli hissillä tai rampilla. Myös matalalattia ratkaisut ovat hyviä. Koulukuljetuksissa ei tarvita tilaa vievää ja painavaa hissiä tai ramppia.
- Autojen optimikoko maksimipainon osalta voisi olla noin 3 – 5,5t. Tämän luokan autojen käyttöä puoltavat myös matkustajamäärät. Tässä kokoluokassa matkustajapaikkoja saataisiin noin 9 – 22.

- Kilpailutuksessa on hyvä huomioida myös ympäristövaatimukset, kevyempi kalusto kuluttaa vähemmän polttoainetta ja siten saastuttaa vähemmän. Kannattaa suosia nykyaikaisia Euro 6 päästötasoon autoja, hybridi- tai kaasuautoja. Puhtaita sähköautoja ei ole vielä saatavilla taajama-alueen ulkopuolisiin kuljetuksiin sopivana versiona.

#### 4.1.4 Aikatauluhaasteet

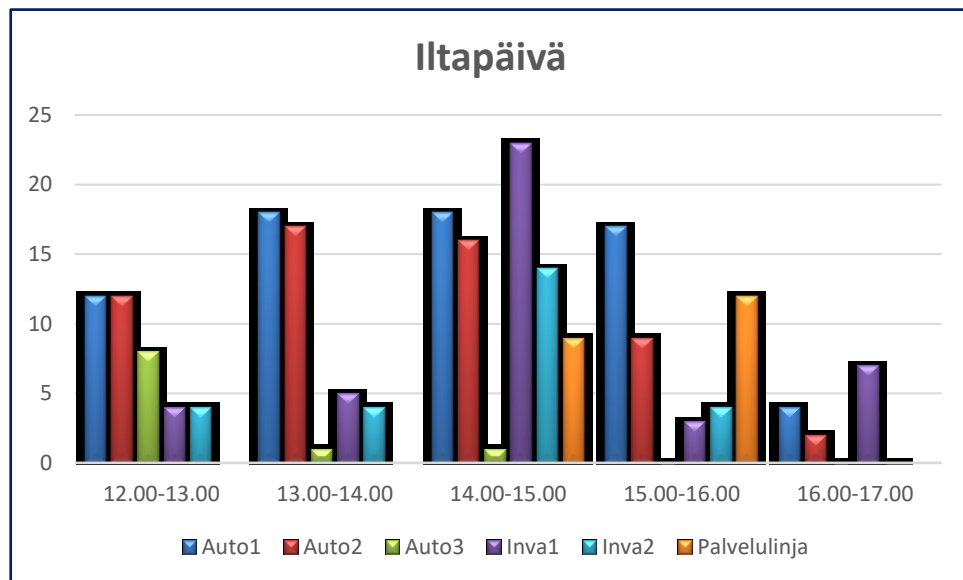
Kuljetusten aikataulut ovat haasteellisia, koska kuljetustarve on samanlainen kaikilla kouluilla ja toimintakeskuksilla. Aamuisin koulut ja toiminta alkavat suunnilleen samaan aikaan, aamulla seitsemän ja yhdeksän välillä on ruuhkaisinta ja vastaavasti iltapäivällä yhdestä kolmeen on kiireisin aika. Taulukossa kahdeksan on esitetty eri autojen käyttöastetta aamulla kello seitsemästä kahtentoista.

Taulukko 8. Autojen käyttöaste aamupäivällä.



Taulukoissa kahdeksan ja yhdeksän autot 1–3 ovat koulukuljetusautoja. Autot yksi ja kaksi ovat 1+19 paikkaisia ja auto kolme on 1+6 paikkainen auto. Autot Invataksi yksi ja kaksi ovat 1+12 paikkaisia autoja, jotka kuljettavat vanhuksia ja kehitysvammaisia. Lisäksi Rivakan kuljetuksia hoidetaan palvelulinjan autolla, joka on 1+16 paikkainen matalalattiainen pikkubussi.

Taulukko 9. Autojen käyttöaste iltapäivällä.



Kuljetustarpeet vaihtelevat paljon myös eri päivien välillä, johtuen mm. koulujen lukujärjestyksistä. Taulukossa 9 on esitetty autojen käyttöastetta iltapäivisin kello kahdestatoista seitsemääntoista. Autot 1–3 ajavat koulu-kuljetuksia ja autot invataksi yksi ja kaksi kuljettaa vanhuksia ja kehitysvammaisia sekä palvelulinjan bussi toimintakeskus Rivakan kuljetuksia.

➔ Autojen kokoa suurentamalla hieman nykyisestä, saataisiin lisää paikkoja autoihin. Tämä mahdollistaisi kuljetusten yhdistämisen paremmin, varsinkin ruuhkaisina aikoina, kun kuljetustarve on suurin.

#### 4.1.5 Asiakasmääriä eri kuljetusmuotojen mukaan

Joukkoliikenteen palveluja paikallisliikenteen ja palvelulinjan (työtoimintakuljetus) käyttäjinä yhteenlaskettuna on eniten, noin 88 asiakasta. Seuraavaksi suurin asiakasryhmä on esi- ja koulukuljetusten asiakkaat, noin 77 asiakasta sekä pienimpinä asiakasryhminä invataksin ja taksin asiakkaat, noin 73 asiakasta. Asiakasmäärät ovat esitettynä kuljetusmuodoittain taulukossa 10.

Taulukko 10. Henkilökuljetusten asiakasryhmät eri kuljetusmuodoissa.

kuljetusmuoto	koululaisia	vammaisia	vanhuksia
paikallisliikenne	49	x	x
työtoimintakuljetus	x	39	x
koulukuljetusauto	75	2	x
invataksi	x	19	41
taksi	12	1	x
muu	x	3	x

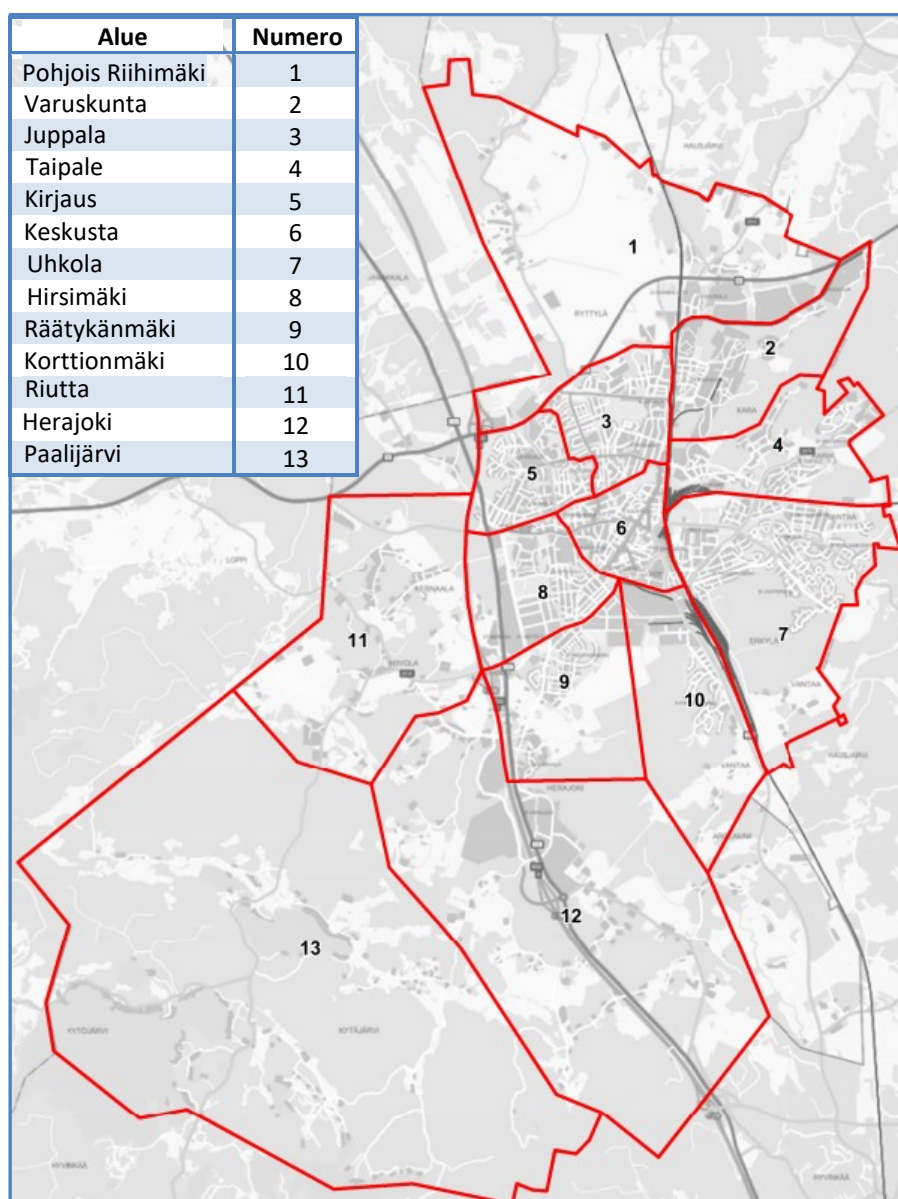
➔ Koululaiskuljetukset on suurin kuljetusmuoto asiakasmäärällä lasketuna joukkoliikenteen käyttäjien jälkeen. Koululaiskuljetuksista olisi

mahdollista saada käyttäjiä joukkoliikenteeseen esim. rankentamalla Meijerintien pohjoispäähän pysäkit.

#### 4.2 Tutkimusalueen kartoittaminen alueellisesti

Kaupunki jaettiin 13 eri alueeseen ja tutkittiin, kuinka paljon kuljetettavia asiakkaita on päivätoimintakeskuksiin ja kouluihin eri alueilta. Taulukossa 11 on nimettynä tässä tarkastelussa käytetyt kaupunginosien nimet sekä niiden numerot. Kaupungin aluejako kuljetustarkasteluja varten on esitetty kuvassa 18.

Taulukko 11. Kaupungin aluejako.



Kuva 18. Kaupungin aluejako numeroin.





#### 4.2.2 Paalijärven suunnan liikenne

Työn aikana nousi esiin Paalijärven suunta, jossa on noin 40 koulukuljetuksen piirissä olevaa oppilasta, mutta ei avointa joukkoliikennettä. Tämän tiesuunnan väestöpohja ei kuitenkaan tue lakisääteisiä kuljetuksia runsaamman tarjonnan järjestämistä.

Koulukuljetusten avaaminen kaikille matkustajille avoimeksi vaatisi lisää kalustoa tai isomman ajoneuvon. Paljon nykyistä suuremmalla kalustolla taas ei voida liikennöidä kyseisellä tiestöllä sen kapeuden vuoksi ja kaluston lisääminen aiheuttaisi lisäkustannuksia.

#### 4.2.3 Herajoen ja Riutan suunnan liikenne

Herajoen ja Riutan alueella liikennöi kaikille avointa joukkoliikennettä. Riutan alueen oppilaita voidaan ohjata käyttämään seutuliikenteen linja-autoa, joka kulkee Lopelta, Kormuntien kautta Riihimäkeen. Seutuliikenteen auto ei liikennöi Herajoen koulun kautta, joten sen käyttäminen koskisi ainoastaan yläkoulun oppilaita. Herajoen alueella puolestaan on mahdollista käyttää Riihimäen paikallisliikenteen linjaa neljä.

#### 4.3 Henkilöliikenteen kustannuksia

Taulukossa neljätoista on esitetty Riihimäen kaupungin kuljetuskustannukset viimeiseltä kolmelta vuodelta. Taulukosta ilmenee, paljonko tässä opinnäytetyössä tarkasteltavien kuljetusten osuus on kaikista henkilöliikenteen kuluista.

Taulukko 14. Riihimäen henkilöliikenteen kustannukset.

<b>Joukkoliikenne</b>	2015	2016	2017
<i>Kokonaiskustannukset</i>	794 000 €	795 000 €	887 000 €
<i>Valtionavustus</i>	261 000 €	310 000 €	300 000 €
<i>Kokonaiskustannukset valtionavustus vähennettynä</i>	533 000 €	485 000 €	587 000 €
<i>Kaupunkiliikenne</i>	501 000 €	557 000 €	727 000 €
<i>Palveluliikenne</i>	99 000 €	93 000 €	88 000 €
<i>Lipputulot</i>	- €	85 000 €	220 000 €
<i>Paikallisliikenne lipputulot vähennettynä</i>	600 000 €	565 000 €	595 000 €
<b>Opetustoimen kuljetukset</b>			
<i>Kokonaiskustannukset</i>	228 000 €	255 000 €	286 000 €
<i>Koulukuljetussopimus</i>	137 000 €	153 000 €	177 000 €
<b>Sosiaalitoimen kuljetukset</b>			
<i>Kokonaiskustannukset</i>	654 000 €	598 000 €	616 000 €

## 5 TULOKSIA

### 5.1 Vastauksia tutkimusongelmiin ja kuljetussuunnitelma

Tässä luvussa on tuotu esille opinnäytetyön tuloksia ja havaintoja sekä johtopäätöksiä Riihimäen kaupungin henkilökuljetuspalveluiden järjestämisestä. Opinnäytetyön alussa, luvussa 1.2 esitettyyn tutkimusongelmaa kuvanneeseen pääkysymykseen ja tutkimusta ohjanneisiin alakysymyksiin vastataan tässä luvussa, lisäksi tässä luvussa esitellään kuljetussuunnitelma. Kuljetussuunnitelmassa on esitetty kuljetuspalveluautojen reitit ja aikataulut.

#### 5.1.1 Mitä henkilöliikenteen kuljetuksia kaupungilla on järjestettävänä?

Riihimäen kaupungin järjestettäviä kuljetuksia:

- Esi- ja koululaisten kuljetukset
- Kehitysvammaisten työ- ja päivätoimintakuljetukset Rivakkaan
- Vanhusten kuljetukset Rautatiepuiston ja Rentukan päivätoimintayksiköihin
- Lisäksi järjestetään saunakuljetuksia Riihikotiin



Kuva 19. Kuljetuksia käyttävät palvelunalat.

### 5.1.2 Mihin kellonaikaan kuljetuksia on ja voidaanko niistä joustaa?

Kaikki autot ovat ajossa aamulla seitsemän ja yhdeksän välillä, jonka jälkeen ajot vähenevät huomattavasti niin, että kymmenen ja yhdentoista välissä ei ole kuljetuksia lainkaan.

Iltapäivällä kuljetukset alkavat hieman ennen kahtatoista niin, että kiireisin aika on yhden ja kolmen välillä jatkuen aina kello seitsemääntoista.

Kellonajoissa on joustoa jonkin verran päivätoimintakeskusten osalta. Esimerkiksi Rentukka voi lopettaa klo. 14.30. Käytännössä joustot ovat aika pieniä. Koulujen osalta lukujärjestysten muutokset jaksojen vaihtumisten vuoksi aiheuttavat kuljetusten uudelleen aikataulutusta. Tämän lisäksi kuljetuksissa joustetaan mahdollisuuksien mukaan tilanteiden vaihtuessa.

### 5.1.3 Kuljetettavien asiakkaiden määrät syksyn 2017 mukaan.

- Koulukuljetusautoilla kuljetettavia oppilaita on yhteensä 87 oppilasta
- Toimintakeskus Rivakan asiakkaita on noin 40 henkilöä
- Rautatiepuiston-, Riihikodin- ja Rentukan asiakkaita on yhteensä noin 41 henkilöä

Asiakasmäärät vaihtelevat päivittäin, tässä esitetyt luvut ovat maksimimääriä tiettyinä viikonpäivinä.

### 5.1.4 Millaista kalustoa kuljetuksissa tarvitaan?

- Kaikki turvallisuusvaatimukset täyttäviä ajoneuvoja
- Neljä noin 3 – 5,5t. kokoluokkaa olevaa sprintteriä
- Hissi vanhusten ja vammaisten kuljetuksissa
- Euro 6 luokan ajoneuvoja
- Matkustajapaikkoja noin 16 – 22

### 5.1.5 Miltä alueilta kuljetustarpeet ovat?

- Sosiaalihuollon kuljetukset keskittyvät enimmäkseen kaupungin taajama-alueelle
- Paalijärven/hirvijärven suunnalla on suurin tarve koulukuljetusten osalta
- Koulukuljetuksia on lisäksi taajama-alueella (terveydelliset syyt)

#### 5.1.6 Voiko kuljetuksia toteuttaa paikallisliikenteen syöttöliikenteenä?

- Syöttöliikenne on tutkimuksessa todettu huonoksi vaihtoehdoksi, koska auton vaihto olisi etenkin aikataulutuksen osalta haasteellinen järjestettävä.
- Paikallisliikenteeseen ja seutuliikenteeseen voidaan ohjata osa oppilaista suunnitelman mukaisesti, kuten kuvissa 20 ja 21 on esitetty.

#### 5.1.7 Onko mahdollista yhdistää eri kuljetuksia keskenään?

- koululaisten ja vanhusten päivätoiminnan asiakkaiden matkoja on mahdollista yhdistää.
- muistisairaiden kuljetukset on hyvä pitää omanaan
- YPR kuljetuksia ei voida yhdistää
- vanhusten ja vammaisten osalta myös muutokset totutuissa päivissä saattavat aiheuttaa ongelmia.

## 5.2 Kuljetussuunnitelman lähtökohdat

### 5.2.1 Suunnitelman lähtökohdat koulukuljetusten osalta

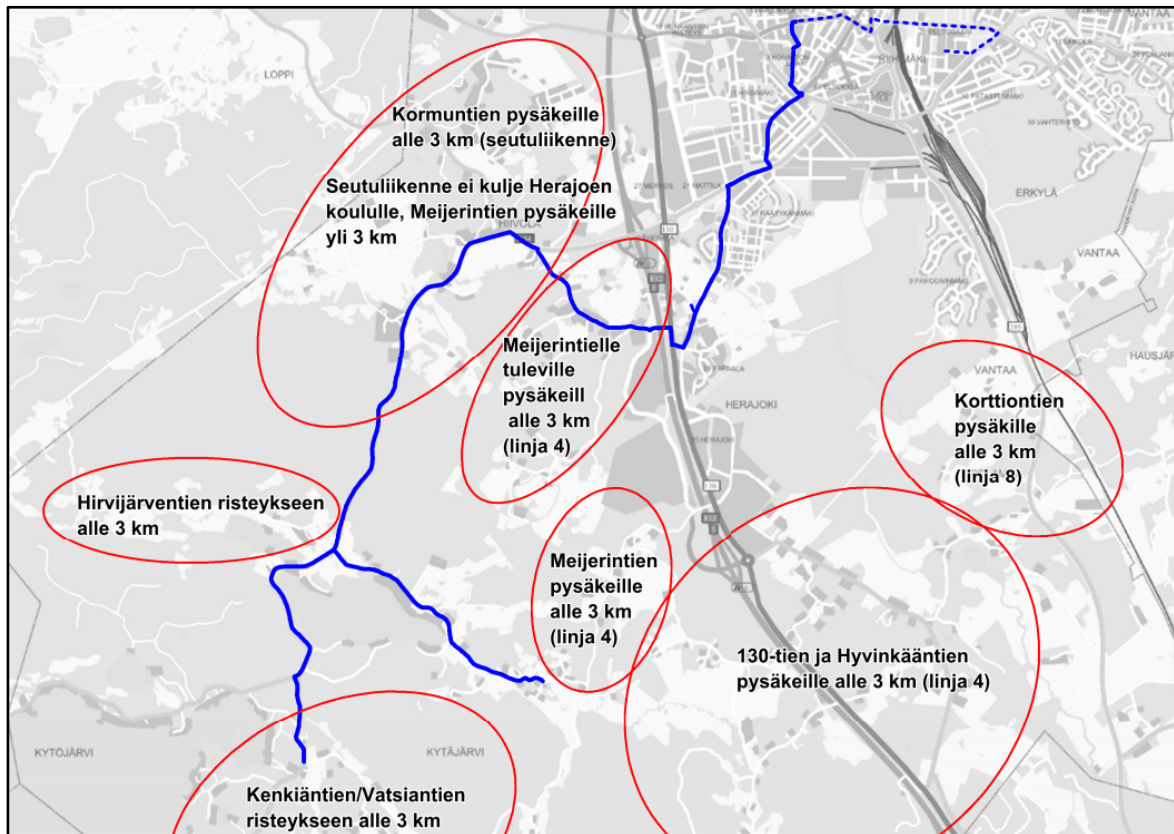
Koulukuljetusten osalta kuljetussuunnitelman lähtökohtana on koulukuljetussääntö ja sen tasapuolinen noudattaminen sekä mahdollisten kuljetusten yhdistäminen kustannussäästöjen aikaan saamiseksi.

Koulukuljetussäännön (hyväksytty sivistys- ja hyvinvointilautakunnassa § 78 /22.5.2018 22.5.2018) mukaan koulukuljetusta ei välttämättä järjestetä oppilaan koko koulumatkalle, vaan oppilaan tulee varautua siihen, että hän kulkee osan koulumatkasta jalan. Kuljetuksen myöntämisen perusteena oleva kilometriraja on pisin mahdollinen omavastuumatka oppilaan omatoimiselle kulkemiselle.

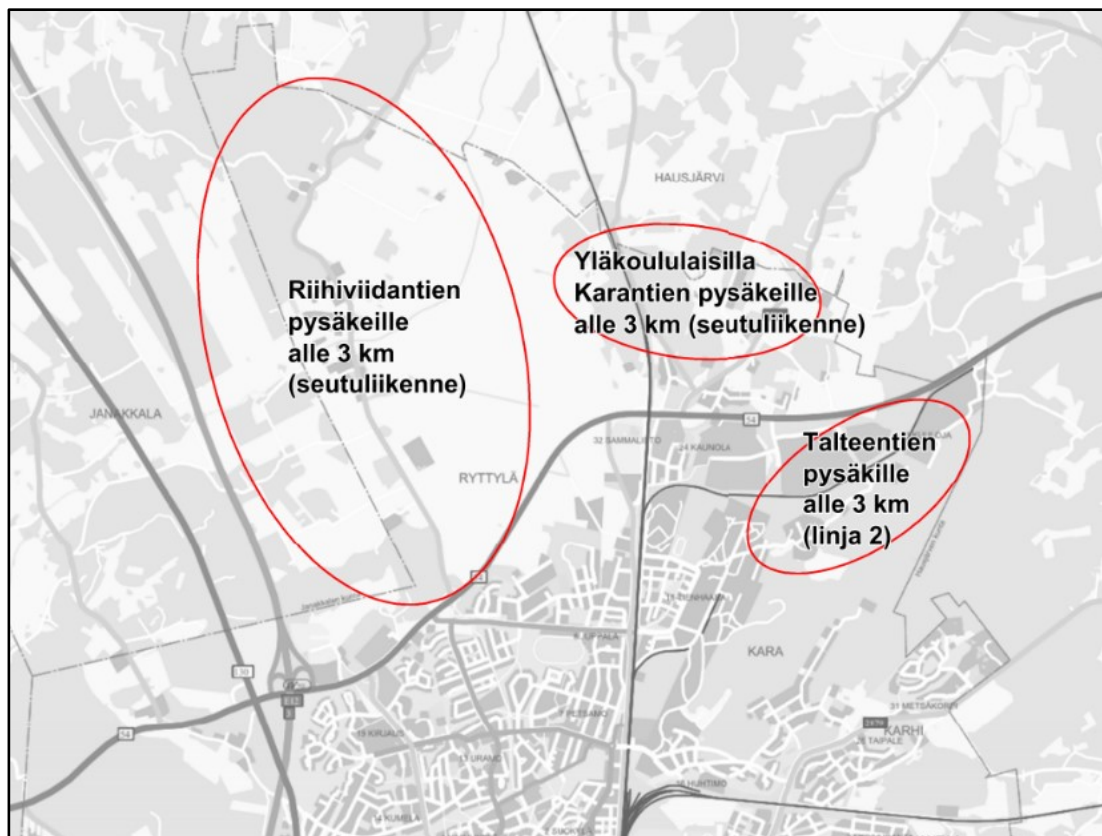
Erilaisissa tutkimuksissa on todettu, että koululaisten yleiskunto on heikentynyt liikkumisen vähenemisen myötä. Lapsen itse kuljettavan koulumatkan osuus tulisikin nähdä lapsen oikeutena, joka edistää terveyttä ja ennaltaehkäisee monia sairauksia. Samalla lapsi oppii liikkumaan kotiympäristössään ja luottamaan omiin kykyihin kulkea koulumatkansa. (Riihimäen kaupunki, 2018)

Riihimäen kaupungin koulukuljetussäännön mukaan kilometrirajat ovat esiopetuksessa tai peruskoulun *1. – 3. luokan oppilaalla yli kolme kilometriä ja peruskoulun 4. – 9. luokan oppilaalla yli viisi kilometriä*. Tämä tarkoittaa, että neljännestä luokasta ylöspäin oppilaan omatoimisen kulkemisen matka linja-autopysäkille tai koulukuljetuksen reitin varrelle voi olla viisi kilometriä.

Tässä suunnitelmassa viiden kilometrin kävelymatkaa on kuitenkin pidetty kohtuuttomana ja näin ollen lähtökohdaksi on otettu kolmen kilometrin kävelymatka myös 4.– 9. luokan oppilaille. Kolmen kilometrin raja ei vaikuta olennaisesti kuljetettavien oppilaiden määriin verrattuna viiteen kilometriin, joten siitä ei aiheudu lisäkustannuksia. Kuvissa 20 ja 21 on esitetty huomioita kolmen kilometrin rajauksesta muutamilta alueilta, joilla kuljetusoppilaita tällä hetkellä on.



Kuva 20 Huomioita kuljetussuunnitelmaan kaupungin eteläosista



Kuva 21 Huomioita kuljetussuunnitelmaan kaupungin pohjoisosista.

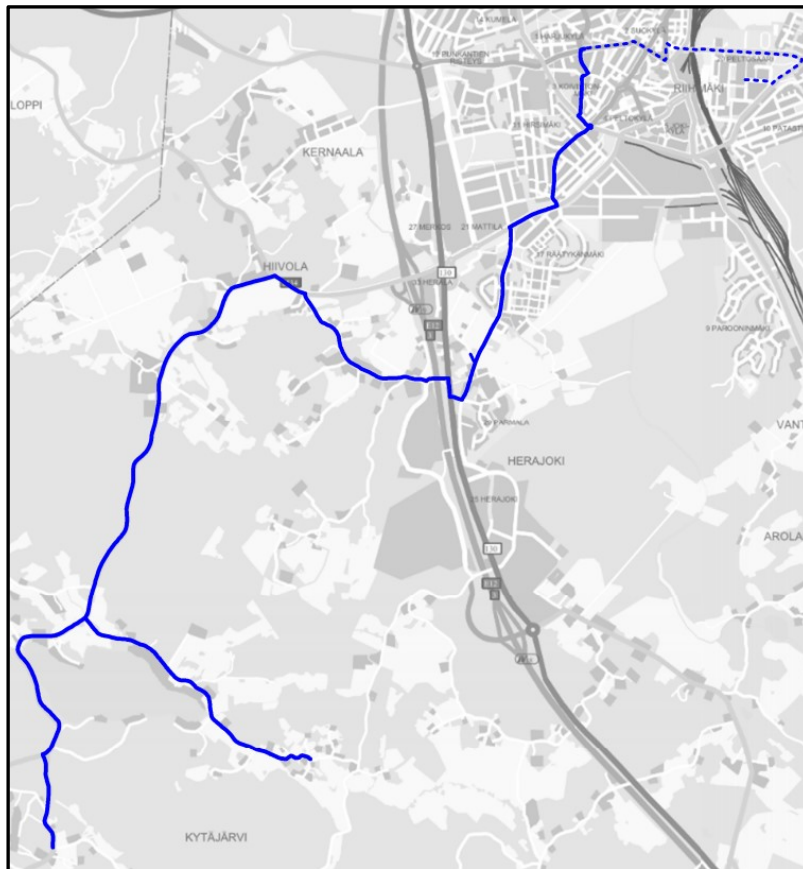
### 5.2.2 Kuljetussuunnitelman lähtökohdat sosiaali- ja terveyspalveluidenosalta

Sosiaali- ja terveyspalveluiden kuljetuspalveluihin ei ole todettu tässä tutkimuksessa olevan tehtävissä kovinkaan paljon, johtuen niiden reunaehdoista. Lähtökohtana on, että kuljetukset pysyvät aikataulullisesti samoina kuin nykyisin. Vanhusten Rautatiepuiston päivätoimintakuljetuksia voidaan kuitenkin yhdistää koulukuljetusten kanssa.

## 5.3 Kuljetussuunnitelma

### 5.3.1 Kuljetusreitit

Auton 1 reitti alkaa Paalijärventieltä Mustikkamäentien liittymästä, josta se jatkuu Hirvijärventien kautta Kenkiäntien /Vatsiantien risteykseen ja jatkaa takaisin reittiä: Hirvijärventie Kormuntie – Vanha Kormuntie – Meijerintie – Hämeenlinnantie – Parmalantie – Havintie – Herajoen koulu (tarvittaessa) – Uusi Herajontie – Mattilantie – Lopentie – Sakonkatu – Kaartokatu – Uramontie – Kalevankatu. Kalevankadulta reitti jatkuu tarvittaessa Peltosaaren koululle. Reitti on esitetty kuvassa 22. Iltapäivällä ajetaan sama reitti toisinpäin, alkaen keskustasta ja päättyen Mustikkamäentien risteykseen.



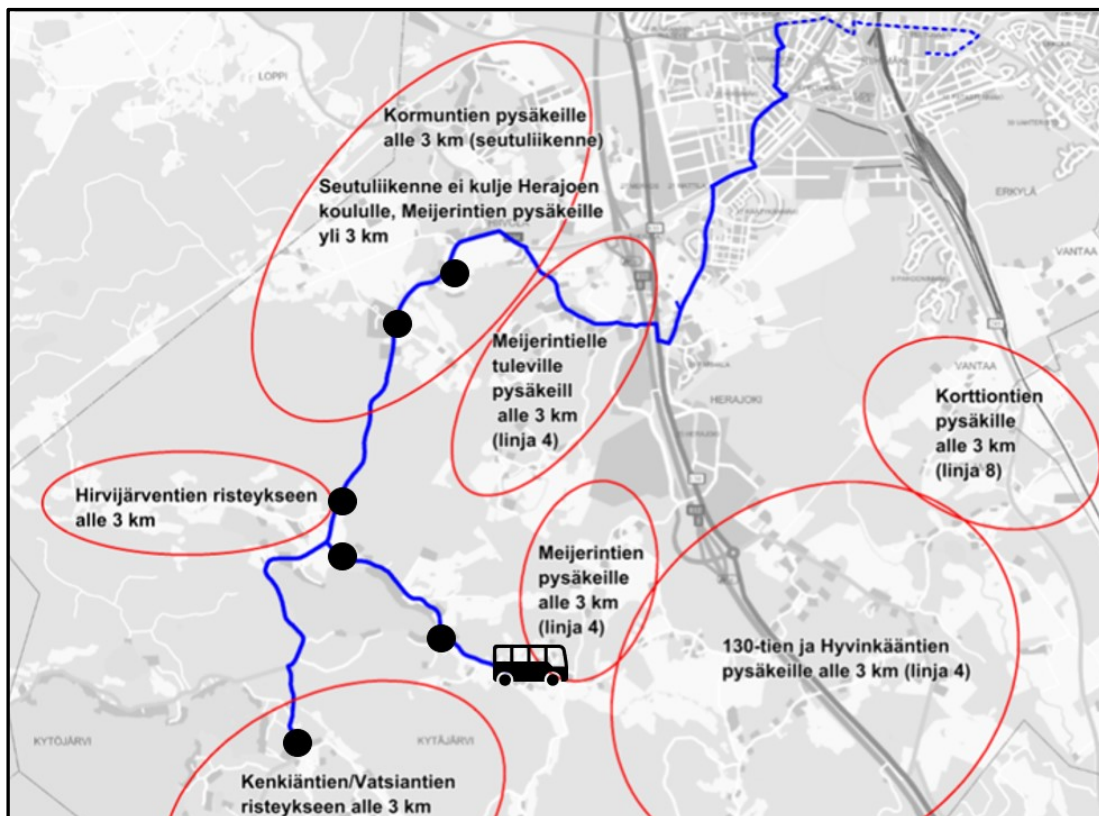
Kuva 22 Auton 1 reitti.

Auto 1 ottaa/ jättää sovittuun paikkaan:

- Mustikkamäentien risteys
- Kuusirannantien risteys
- Paalijärventien ja Hirvijärventien risteys
- Kenkiäntie ja Vatsiantien risteys
- Hirvijärventie ja Vähäjärventien risteys
- Oravaharjuntien ja Hirvijärventien risteys
- Hirvipolun risteys



Edellä mainitut koulukuljetusauton kyytiinottamis-/ jättämispaikat ovat merkitty mustilla pisteillä ja reitin alku/loppu on merkitty linja-autolla kuvassa 23. Oppilaat voivat kävellä suunniteltuihin kokoontumispaikkoihin/pysäkeille, mistä koulukuljetusauto sitten noutaa heidät ja vastaavasti jättää iltapäivällä koulun jälkeen. Koulukuljetussäännön mukaan kotiportilta haetaan vain poikkeustapauksissa ja erikseen perustellusta syystä (esim. terveydelliset syyt).



Kuva 23 Auton 1 suunnitellut pysähdyspaikat.

Auto 1 voi tarvittaessa kuljettaa reittinsä lähetyvillä olevia kuljetusasiakkaita myös taajama-alueella, mikäli auton aikataulu sallii.

Autot 2, 3 ja 4 ajavat pääsääntöisesti kaupungin taajama-alueella. Taajama-alueella tarkoitetaan tässä yhteydessä valtatie kolmen itäpuolta. Autojen reitit vaihtelevat paljon viikonpäivästä riippuen, joten niitä ei ole esitetty kartalla tässä työssä. Auto 2 kuljettaa sekä taajama-alueella olevat koulukuljetusoppilaat että vanhusten päivätoiminnan asiakkaat. Auto 3 ajaa toimintakeskuksen, muistisairaiden päivätoiminnan ja vanhusten saunapalvelun kuljetuksia. Auto 4 ajaa toimintakeskuksen kuljetuksia ja avointa palveluliikennettä.

## 5.3.2 Autojen 1–4 aikataulut

Kuljetussuunnitelman aikataulut ovat esitettynä taulukoissa 15 ja 16. Taulukoista selviävät autojen suunnitellut aikataulut ja kyseiset asiakasryhmät autojen mukaan. Suunnitelmassa on otettu huomioon asiakasmäärien päivittäinen vaihtuminen ja aikataulut on pyritty laatimaan pienet muutokset mahdollistaviksi.

Taulukko 15. Autojen 1 ja 2 aikataulut.

Auto 1	22 paikkainen	Auto 2	invavarusteinen, 16-22 paikkainen
6:30		6:30	
7:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	7:00	koululaiset (taajama)
7:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	7:30	koululaiset (taajama)
8:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta) /vanhusten päivätoiminta	8:00	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
8:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta) /vanhusten päivätoiminta	8:30	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
9:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	9:00	koululaiset (taajama)
9:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	9:30	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta (ke)
10:00		10:00	vanhusten päivätoiminta (ke)
10:30		10:30	vanhusten päivätoiminta (ke)
11:00		11:00	
11:30		11:30	
12:00	koululaiset siirto	12:00	koululaiset siirto
12:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	12:30	koululaiset (taajama)
13:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	13:00	koululaiset (taajama)
13:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	13:30	koululaiset (taajama)
14:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta) /vanhusten päivätoiminta	14:00	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
14:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta) /vanhusten päivätoiminta	14:30	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
15:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta) /vanhusten päivätoiminta	15:00	koululaiset (taajama)
15:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	15:30	koululaiset (taajama)
16:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)	16:00	koululaiset (taajama)

Taulukko 16. Autojen 3 ja 4 aikataulut.

Auto 3	invavarusteinen, 16 paikkainen	Auto 4	invavarusteinen, 22 paikkainen
6:30		6:30	
7:00		7:00	
7:30	toimintakeskus	7:30	toimintakeskus
8:00	toimintakeskus	8:00	toimintakeskus
8:30	muistisairaiden päivätoiminta	8:30	toimintakeskus
9:00	muistisairaiden päivätoiminta	9:00	avoin palvelulinja
9:30		9:30	avoin palvelulinja
10:00		10:00	avoin palvelulinja
10:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	10:30	avoin palvelulinja
11:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	11:00	avoin palvelulinja
11:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	11:30	avoin palvelulinja
12:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	12:00	avoin palvelulinja
12:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	12:30	avoin palvelulinja
13:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	13:00	avoin palvelulinja
13:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	13:30	toimintakeskus
14:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)	14:00	toimintakeskus
14:30	muistisairaiden päivätoiminta	14:30	toimintakeskus
15:00	muistisairaiden päivätoiminta	15:00	toimintakeskus
15:30	muistisairaiden päivätoiminta	15:30	toimintakeskus
16:00		16:00	

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

### 6.1 Kuljetuspalvelujen yhdistäminen

Tässä opinnäytetyössä tarkasteltuja eri palvelunalojen matkoja ja autojen kuljetusreittejä yhdistämällä voitaisiin saada aikaan huomattavia säästöjä. Autojen käyttäminen useamman kuljetuspalvelua tarvitsevien tahojen kuljetuksissa antavat hyvät mahdollisuudet autojen monipuoliselle käytölle. Tässä työssä on yhdistetty Riihimäen kaupungin sivistys- ja sosiaalitoimialan kuljetuspalveluja.

Kuljetusten tarkempaa suunnittelua varten tarpeellista olisi nimetä kuljetuskoordinaattori, joka huolehtisi siitä, että kuljetuspalvelut järjestetään mahdollisimman tehokkaasti.

### 6.2 Kuljetuspalvelujen palvelutason määrittäminen

Kuntien järjestämien lakisääteisten kuljetuspalveluiden minipalvelutaso on määritetty laissa. Usein kunnat kuitenkin järjestävät kuljetuksia minimitasoa paremmalla palvelutasolla. Riihimäelläkin käytäntö on tähän asti ollut, että esimerkiksi koulukuljetusoppilaita palvellaan paremmin kuin laki edellyttäisi. Riihimäellä koulukuljetusoppilaita on paikoin palveltu jopa huomattavasti paremmin kuin kaupungin oma koulukuljetussääntö määrittelee, vaikka kaikkia oppilaita tulisi kohdella samoin perustein.

Käytännössä koulukuljetussääntöä olisi joko muutettava tai alettava noudattaa sitä, koska tähän asti vallinnut käytäntö ei ole perustunut mihinkään päätökseen tai lakiin.

### 6.3 Kustannussäästöjen aikaan saaminen

Tällä hetkellä kuljetuksissa on kuusi autoa, suunnitelman mukaisella toteutuksella kuljetukset voisi olla mahdollista järjestää neljällä autolla. Kahden auton säästö tarkoittaisi arviolta noin 100 000 euron vuosittaista kustannussäästöä, mikä olisi noin 11% opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuskustannuksista.

Kustannussäästö on arvioitu nykyisten kuljetussopimusten kustannusten perusteella.

Näin suuri kustannussäästö ei ole mahdollinen, mikäli nykyistä koulukuljetusten järjestämiskäytäntöä jatketaan.

#### 6.4 Pohdinta

Opinnäytetyö oppimisen prosessina antoi erinomaisen mahdollisuuden syventyä henkilökuljetusten suunnitteluun ja organisointiin. Opinnäytetyön myötä tuli tilaisuus kartoittaa meneillään olevia isoja lakiuudistuksia, jotka ohjaavat kuljetusten järjestämistä kunnissa.

Haastavinta opinnäytetyön tekemisessä oli työn teoreettisen viitekehyksen eli lähtökohtien määrittelemisen ja asetettuihin tutkimuskysymyksiin vastaaminen. Aiheen ajankohtaisuus myös aiheutti omat haasteensa, koska niin moni kuljetuksiin vaikuttava uudistus on muuttunut tai muuttumassa.

Opinnäytetyön aiheen sain Riihimäen kaupungilta liikennetekniikan asiantuntija Kimmo Männistöltä. Henkilöliikenneselvitystä voidaan hyödyntää jatkossa, kun kaupungin kuljetuksia kilpailutetaan vuonna 2019, joten opinnäytetyön tekeminen on ollut ajankohtainen ja tarpeellinen kokonaiskuvan saamiseksi kaupungin henkilökuljetusten järjestämisestä.

## LÄHDELUETTELO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (2018). *Reittiliikenteen lupa-asiat*. Noudettu osoitteesta Joukkoliikenne: <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/reittiliikenteen-lupa-asiat>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (2015). *Riihimäen seudun tehokkaat henkilökuljetukset yhteistyötä lisäämällä*. <http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/124009/Raportteja%20125%202015.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.

Hämeenlinnan kaupunki. (2018). *Kaupunki-info*. Noudettu osoitteesta Tiedotteet: <http://www.hameenlinna.fi/Kaupunki-info/Viestinta/Tiedotteet/Maakunnallisen-kuljetuspalvelukeskuksen-ja-liikennoinnin-hankintaa-koskeva-tarjouspyynto-on-julkaistu/>

Hämeenlinnan kaupunki. (2018). *Maakunnallinen kuljetuspalvelukeskus ja liikennöinti*. Noudettu osoitteesta Päätöksen teko ja talous: <http://www.hameenlinna.fi/pages/187744126/2018%2003%2008%20Palvelun%20kuvaus%20Kanta-H%20C3%A4meen%20maakunnallinen%20kuljetuspalvelukeskus.pdf>

Kuntaliitto. (2012). *Henkilökuljetusopas*.

Kuntaliitto. (13.6.2018 2018). *Ajoneuvo- ja liikennetekniikan tiedote*. Noudettu osoitteesta [https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kuntalan\\_kirje\\_FI\\_VALMIS.pdf](https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kuntalan_kirje_FI_VALMIS.pdf)

Kuntaliitto. (2018). *Joukkoliikenne ja henkilökuljetukset*. Noudettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/yhdyskunnat-ja-ymparisto/yhdyskunnat-ja-maankaytto/liikenne/joukkoliikenne-ja-henkilokuljetukset>

Kuntaliitto. (19. 3 2018). *Yleiskirje*. Noudettu osoitteesta Laki liikenteen palveluista tuo muutoksia kuntien kuljetushankintoihin: <https://www.kuntaliitto.fi/yleiskirjeet/2017/laki-liikenteen-palveluista-tuo-muutoksia-kuntien-kuljetushankintoihin>

Kuntaliitto, Liikennevirasto, Trafi. (13.6.2018 2018). *Tietoa kunta-alalle liikennepalvelulain mukanaan tuomista muutoksista 6.6.2018*. Noudettu osoitteesta [https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kuntalan\\_kirje\\_FI\\_VALMIS.pdf](https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Kuntalan_kirje_FI_VALMIS.pdf)

Liikenne- viestintäministeriö 2015. Viitattu 27.2.2018. Henkilökuljetusten uudistaminen. Ohjausryhmän loppuraportti.:

<https://www.lvm.fi/documents/20181/514467/Julkaisu+9-2015/300a348f-03c6-4d0b-bafb-65b722613107?version=1.0>

Liikennevirasto. (2018). *Henkilöliikenteen palveluiden sanasto*. Noudettu osoitteesta Liikenneviraston oppaita 1/2018:  
[https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/opas\\_2018-01\\_henkilöliikenteen\\_palveluiden\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/opas_2018-01_henkilöliikenteen_palveluiden_web.pdf)

OPH. (1998/628). *Perusopetuslaki*. Noudettu osoitteesta Koulukuljetus:  
<https://www.finlex.fi/fi/laki/smur/1998/19980628>

Riihimäen kaupunki. (2016). *Riihimäen yleiskaava 2035 väestönkehitys*. Noudettu osoitteesta Riihimäen kaupungin alueelliset väestöprojektiot 2014–2035 (Kaupunkitutkimus TA Oy, Seppo Laakso ja Päivi Kilpeläinen):  
<http://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2016/12/LIITE-1-Vaestokehitys.pdf>

Riihimäen kaupunki. (2016). *Yleiskaava 2035 selostus*. Noudettu osoitteesta [http://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2017/06/2017-05-29\\_kv65%C2%A7-\\_Yk2035\\_selostus\\_LIITTEET.pdf](http://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2017/06/2017-05-29_kv65%C2%A7-_Yk2035_selostus_LIITTEET.pdf)

Riihimäen kaupunki. (2018). *Joukkoliikenne*. Noudettu osoitteesta 18.4.2018/<http://www.riihimaki.fi/palvelut/liikenne-ja-kadut/joukkoliikenne/>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Koulukuljetus*. Noudettu osoitteesta <http://www.riihimaki.fi/palvelut/sivistyspalvelut/perusopetus/koulukuljetus/>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Koulukuljetusopas*. Noudettu osoitteesta <http://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2015/02/Koulukuljetuss%C3%A4%C3%A4nt%C3%B6.pdf>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Koulukuljetussääntö*. Noudettu osoitteesta Perusopetus:  
<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sivistyspalvelut/perusopetus/koulukuljetus/>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Opaskartta*.

Riihimäen kaupunki. (2018). *Palvelulinja*. Noudettu osoitteesta <http://www.riihimaki.fi/palvelut/liikenne-ja-kadut/joukkoliikenne/palvelulinja/>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Perusopetus*. Noudettu osoitteesta Yksilöllisen opetuksen pienryhmä YPR:

<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sivistyspalvelut/perusopetus/alakoulut/lasteiden-tyo-ohjelma-2015-2020>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Perusopetus Riihimäellä*. Noudettu osoitteesta  
<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sivistyspalvelut/perusopetus/>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Sivistyspalvelut*. Noudettu osoitteesta YPR:  
<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sivistyspalvelut/perusopetus/alakoulut/lasteiden-tyo-ohjelma-2015-2020>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Sivistyspalvelut*. Noudettu osoitteesta  
 Perusopetus:  
<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sivistyspalvelut/perusopetus/oppilaaksi-otannon-perusteet/>

Riihimäen kaupunki. (noudettu 18.4.2018 2018). *Vammaispalvelut*.  
 Noudettu osoitteesta Kuljetuspalvelut:  
<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sosiaalipalvelut/vammaispalvelut/kuljetuspalvelut/>

Riihimäen kaupunki. (2018). *Vanhuspalvelut*. Noudettu osoitteesta  
 kuljetuspalvelut:  
<http://www.riihimaki.fi/palvelut/sosiaalipalvelut/vanhuspalvelut/kuljetuspalvelut/>

Riihimäen seudun vammaispoliittinen ohjelma 2015-2020. (2015).  
 Noudettu osoitteesta  
<http://vane.to/documents/2308875/2410953/Riihim%C3%A4en+seudun+vammaispoliittinen+ohjelma+2015-2020>

Sito. (2011). Noudettu osoitteesta [http://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2015/01/Riihim%C3%A4en-liikenneselvitys2035\\_pieni.pdf](http://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2015/01/Riihim%C3%A4en-liikenneselvitys2035_pieni.pdf)

Sosiaali- ja terveysministeriö. (noudettu 18.4.2018 2017).  
*Sosiaalihuoltolain soveltamisopas*. Noudettu osoitteesta  
<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/80391>

THL. (2016). *Vammaispalveluiden käsikirja*. Noudettu osoitteesta  
 Palvelun järjestämisvastuu: <https://thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/palvelujen-jarjestamisprosessi/palvelujen-jarjestamisvastuu>

THL. (2018). *Ikääntyminen*. Noudettu osoitteesta Toimivat  
 vanhuspalvelut: <https://thl.fi/fi/web/ikaantyminen/toimivat-vanhuspalvelut/sote-ja-vanhuspalvelut>



THL. (2018). *Sosiaalialan tiedonhallinnan sanasto*. Noudettu osoitteesta [https://thl.fi/attachments/tiedonhallinta/sosiaalialan\\_sanasto.pdf](https://thl.fi/attachments/tiedonhallinta/sosiaalialan_sanasto.pdf)

THL. (2018). *Vammaispalvelujen käsikirja*. Noudettu osoitteesta <https://thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/laki-ja-oikeuskaytanto/kuljetuspalvelut/kuljetuspalvelujen-jarjestamistavat>

Työ- ja elinkeinoministeriö. (19. 3 2018). *Aluehallinnon uudistaminen*. Noudettu osoitteesta <http://tem.fi/aluehallinnon-uudistaminen>

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (2015). *Riihimäen seudun tehokkaat henkilökuljetukset yhteistyötä lisäämällä*. <http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/124009/Raportteja%20125%202015.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.

## KOULUKULJETUS/ PAALIJÄRVEN SUUNTA

Auto 1	22(25) paikkainen
6:30	
7:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
7:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
8:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
8:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
9:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
9:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
10:00	
10:30	
11:00	
11:30	
12:00	koululaiset siirto
12:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
13:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
13:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
14:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
14:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
15:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
15:30	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
16:00	koululaiset (Paalijärvi, Riutta)
16:30	
17:00	

## YHDISTETTY KOULU- JA PÄIVÄTOIMINTAKULJETUS/ TAAJAMA

Auto 2	invavarusteinen, 16-22 paikkainen
6:30	
7:00	koululaiset (taajama)
7:30	koululaiset (taajama)
8:00	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
8:30	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
9:00	koululaiset (taajama)
9:30	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta (ke)
10:00	vanhusten päivätoiminta (ke)
10:30	vanhusten päivätoiminta (ke)
11:00	
11:30	
12:00	koululaiset siirto
12:30	koululaiset (taajama)
13:00	koululaiset (taajama)
13:30	koululaiset (taajama)
14:00	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
14:30	koululaiset (taajama) / vanhusten päivätoiminta
15:00	koululaiset (taajama)
15:30	koululaiset (taajama)
16:00	koululaiset (taajama)
16:30	
17:00	

## YHDISTETTY PÄIVÄTOIMINTA- JA TOIMINTAKESKUSKULJETUS

Auto 3	invavarusteinen, 16 paikkainen
6:30	
7:00	
7:30	toimintakeskus
8:00	toimintakeskus
8:30	muistisairaiden päivätoiminta
9:00	muistisairaiden päivätoiminta
9:30	
10:00	
10:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
11:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
11:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
12:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
12:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
13:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
13:30	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
14:00	vanhusten saunapalvelu (ma, ti)
14:30	muistisairaiden päivätoiminta
15:00	muistisairaiden päivätoiminta
15:30	muistisairaiden päivätoiminta
16:00	
16:30	
17:00	

## YHDISTETTY TOIMINTAKESKUSKULJETUS JA AVOIN PALVELULINJA/TAAJAMA

Auto 4	palvelulinjan auto
6:30	
7:00	
7:30	toimintakeskus
8:00	toimintakeskus
8:30	toimintakeskus
9:00	avoin palvelulinja
9:30	avoin palvelulinja
10:00	avoin palvelulinja
10:30	avoin palvelulinja
11:00	avoin palvelulinja
11:30	avoin palvelulinja
12:00	avoin palvelulinja
12:30	avoin palvelulinja
13:00	avoin palvelulinja
13:30	toimintakeskus
14:00	toimintakeskus
14:30	toimintakeskus
15:00	toimintakeskus
15:30	toimintakeskus
16:00	
16:30	
17:00	

## KUVALUETTELO

Kuva 1.	Kaupungin henkilökuljetusten toiminnot.....	7
Kuva 2.	Riihimäen väestö v. 1987–2013 ja projektiovaihtoehdot 2035 (Riihimäen kaupunki, 2016). ....	9
Kuva 3.	Lapset ja nuoret (0–19 v.) ikäryhmittäin Riihimäen väestöprojektiossa (0,7 % kasvu) ikäryhmittäin (Riihimäen kaupunki, 2016). ....	10
Kuva 4.	Eläkeikäiset (yli 65–v.) ikäryhmittäin Riihimäen väestöprojektioissa (0,7 % kasvu)(Riihimäen kaupunki, 2016). ....	10
Kuva 5.	Toimintamallien uudistukset.....	17
Kuva 6.	Kuljetuspalvelujen osapuolet (Hämeenlinnan kaupunki, 2018). ....	20
Kuva 7.	Maakunnalliset liikennöintialueet.....	21
Kuva 8.	Kaupunkiliikenteen reittikartta. ....	25
Kuva 9.	Palvelulinjan reittikartta.....	26
Kuva 10.	Oppilaaksiottoalueet (Riihimäen kaupunki, 2018). ....	30
Kuva 11.	Koulukuljetusoppilaiden jakautuminen koulun mukaan. ....	34
Kuva 12.	Yläkoulujen kuljetusoppilaat kuljetusmuodon mukaan.....	34
Kuva 13.	Alakoulujen kuljetusoppilaat kuljetusmuodon mukaan. ....	35
Kuva 14.	Koulukuljetusreitit.....	36
Kuva 15.	Koulukuljetusreitit eroteltuina eri värein.....	37
Kuva 16.	Toimintakeskus Rivakan kuljetukset. ....	43
Kuva 17.	Taulukon 5 värikoodit kuljettavien tahojen mukaan. ....	45
Kuva 18.	Kaupungin aluejako numeroin. ....	54
Kuva 19.	Kuljetuksia käyttävät palvelunalat. ....	57
Kuva 20.	Huomioita kuljetussuunnitelmaan kaupungin eteläosista .....	61
Kuva 21.	Huomioita kuljetussuunnitelmaan kaupungin pohjoisosista.....	61
Kuva 22.	Auton 1 reitti. ....	63
Kuva 23.	Auton 1 suunnitellut pysähdyspaikat.....	64